Skrzydlata POLSKA



NR 21 (203) • 22 MAJA 1955 • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

OSIEM PAŃSTW – UCZESTNIKÓW KONFERENCJI WARSZAWSKIEJ
podpisało:
UKŁAD O PRZYJAŹNI, WSPÓŁPRACY I POMOCY WZAJEMNEJ
i Uchwałę w sprawie utworzenia Zjednoczonego Dowództwa Sił Zbrojnych



Przewodniczący Rady Ministrów ZSRR Nikołaj Bułganin podpisuje Układ.

W dniach od 11 do 14 maja 1955 roku odbyła się w Warszawie druga Konferencja państw europejskich w sprawie zapewnienia pokoju i bezpieczeństwa w Europie z udziałem Ludowej Republiki Albanii, Ludowej Republiki Bułgarii, Węgierskiej Republiki Ludowej, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Rumuńskiej Republiki Ludowej, Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich i Republiki Czechosłowackiej.

Uczestnicy Konferencji Warszawskiej wszechstronnie omówili zmiany w sytuacji międzynarodowej, związane z ratyfikacją paryskich układów wojennych oraz stwierdzili, że ratyfikacja układów paryskich, przewidujących utworzenie nowego ugrupowania wojskowego w postaci „Unii Zachodnio-Europejskiej" z udziałem remilitaryzowanych Niemiec zachodnich i z włączeniem ich do bloku północnoatlantyckiego, wzmaga niebezpieczeństwo nowej wojny i stwarza groźbę dla bezpieczeństwa narodowego państw miłujących pokój.

Państwa uczestniczące w konferencji postanowiły podjąć niezbędne kroki dla zapewnienia swego bezpieczeństwa i w interesie utrzymania pokoju w Europie.

W tym celu państwa uczestniczące w Konferencji Warszawskiej zawarły Układ o przyjaźni, współpracy i pomocy wzajemnej między Ludową Republiką Albanii, Ludową Republiką Bułgarii, Węgierską Republiką Ludową, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Polską Rzeczpospolitą Ludową, Rumuńską Republiką Ludową, Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich i Republiką Czechosłowacką.

Na Konferencji powzięto również uchwałę w sprawie utworzenia Zjednoczonego Dowództwa Sił Zbrojnych Państw — Stron Układu.

Konferencja odbyła się w atmosferze całkowitej jednomyślności będącej wyrazem serdecznej przyjaźni i współpracy bratnich narodów obozu pokoju, demokracji i socjalizmu.

NASZA OKŁADKA: Zawodnik czechosłowacki „ładuje" się do „Sokoła". Stoi — kierownik drużyny spadochronowej Ostrawy — Jelinek.



Prezes Rady Ministrów PRL Józef Cyrankiewicz podpisuje Układ.

Komunikat o utworzeniu Zjednoczonego Dowództwa Sił Zbrojnych Państw – Stron Układu o Przyjaźni, Współpracy i Pomocy Wzajemnej

Zgodnie z Układem o przyjaźni, współpracy i pomocy wzajemnej między Ludową Republiką Albanii, Ludową Republiką Bułgarii, Węgierską Republiką Ludową, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Polską Rzeczpospolitą Ludową, Rumuńską Republiką Ludową, Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich i Republiką Czechosłowacką, Państwa — Strony Układu powzięły uchwałę w sprawie utworzenia Zjednoczonego Dowództwa Sił Zbrojnych.

Uchwała przewiduje, że zagadnienia ogólne, dotyczące umocnienia zdolności obronnej i organizacji Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw — Stron Układu, podlegają rozpatrzeniu przez Doradczy Komitet Polityczny, który będzie podejmował odpowiednie decyzje.

Dowódcą Naczelnym Zjednoczonych Sił Zbrojnych wydzielonych przez państwa, które podpisały Układ, mianowany został Marszałek Związku Radzieckiego I. S. Koniew.

Zastępcami Dowódcy Naczelnego Zjednoczonych Sił Zbrojnych mianowani zostają Ministrowie Obrony lub inni szefowie wojskowi Państw — Stron Układu, którym powierza się dowództwo nad Siłami Zbrojnymi każdego z Państw — Stron Układu, wydzielonymi jako część składowa Zjednoczonych Sił Zbrojnych.

Sprawa udziału Niemieckiej Republiki Demokratycznej w przedsięwzięciach dotyczących Sił Zbrojnych Zjednoczonego Dowództwa rozpatrzona zostanie w terminie późniejszym.

Przy Dowódcy Naczelnym Zjednoczonych Sił Zbrojnych tworzy się Sztab Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw — Stron Układu, w którego skład wchodzą stali przedstawiciele Sztabów Generalnych Państw — Stron Układu.

Siedzibą Sztabu jest Moskwa.

Rozmieszczenie Zjednoczonych Sił Zbrojnych na obszarze Państw — Stron Układu dokonywane będzie odpowiednio do potrzeb obrony wzajemnej na mocy porozumienia między tymi państwami.



Dowódca Naczelny Zjednoczonych Sił Zbrojnych Marszałek Związku Radzieckiego Iwan Koniew, Minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Konstanty Rokossowski i Marszałek Związku Radzieckiego Georgij Żukow.

Foto: CAF (3)

Z Ostrawą po raz trzeci

OD SPECJALNEGO WYSŁANNIKA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

W DNIACH 8, 9 i 10 maja br. odbyły się w Ostrawie w Czechosłowacji międzymiastowe zawody lotnicze Ostrawa — Stalinogród. Impreza ta ma już swoje tradycje. Było to trzecie spotkanie młodych lotników obu tych miast.

Pierwsze tego rodzaju zawody odbyły się po raz pierwszy w roku 1954 w dniach 21, 22 i 23 maja, przy czym zwycięstwo w punktacji ogólnej odnieśli modelarze Ostrawy. Młodzi lotnicy Stalinogrodu zwyciężyli wówczas zespołowo w kategorii modeli z napędem gumowym, natomiast w dwu pozostałych kategoriach A i C zajęli indywidualnie drugie miejsca. Rewanż odbył się w tym samym roku na jesieni w dniach 2 — 5 października w Stalinogrodzie. Zwyciężyli ponownie modelarze Ostrawy w stosunku 3 491,5 : 3,156. Z reprezentacji Stalinogrodu największy sukces odniósł wtedy Maksymilian Październiok, który zajął pierwsze miejsce w kategorii modeli z napędem silnikowym.

Zapoczątkowane w roku ubiegłym kontakty pomiędzy stalinogrodzką organizacją LPŻ, a ostrawską bratnią organizacją SVAZARM — przyniosły obok zacieśnienia więzów przyjaźni wiele cennych doświadczeń dla obu organizacji. Stąd też w roku bieżącym Zarząd Wojewódzki LPŻ w Stalinogrodzie, jak i Zarząd Okręgu SVAZARM-u w Ostrawie postanowiły rozszerzyć dotychczasowe ramy zawodów o udział w nich — oprócz modelarzy — także i skoczków spadochronowych. Na starcie więc w Ostrawie, w trzecim z kolei spotkaniu sportowców lotniczych obu miast, ujrzeliśmy obok młodych lotników także i spadochroniarzy.

Ostrawa powitała gości ze Stalinogrodu odświętną szatą. Pięknie udekorowane 400-tysięczne miasto obchodziło dziesiątą rocznicę swego wyzwolenia. Zwycięski wyzwoleńczy marsz Armii Kraju Rad przyniósł 10 lat temu wolność ludowi czechosłowackiemu, który jeden z pierwszych padł ofiarą agresji faszyzmu hitlerowskiego.

Ostrawa ma bogatą i piękną historię. Tu toczyły się latami zażarte boje klasowe proletariatu czechosłowackiego z rodzimymi i obcymi kapitalistami. Tu wzmacniała się jednośc działania czechosłowackich i polskich robotników w walce z uciskiem i wyzyskiem. Każda kopalnia, huta i fabryka jest tu historią Ostrawy. Dziś miasto to rośnie i rozbudowuje się intensywnie — rozwija się w wielkie nowoczesne miasto socjalistyczne. LPŻ-towcy Stalinogrodu mieli je możność podziwiać z wysokiej 80-metrowej wieży, jaka znajduje się na gmachu, który jest siedzibą miejskiej i wojewódzkiej Rady Narodowej w Ostrawie. W gmachu tym ekipa stalinogrodzka powitana została po przybyciu do miasta przez zastępcę przewodniczącego Miejskiej Rady Narodowej Vladimira Knop'a.



Lewandowskiego „wyprawiają" w drogę do drugiej konkurencji: Kamiński (z tyłu, widoczna tylko część głowy), Żakowskki (z prawej) i jeden z kolegów z Ostrawy. Foto: SP-K (obsługa własna).

Gorąco i serdecznie podejmowali svazarmowcy elpeżetowców. W miłej sportowej atmosferze przebiegały zawody, pomimo kaprysów pogody, która spłatała szpetnego figla, szczególnie spadochroniarzom.

Po otwarciu zawodów, które nastąpiło w niedzielę 8 maja, pierwsi rozpoczęli swe sportowe współzawodnictwo młodzi lotnicy, demonstrując zarówno pięknie i starannie wykonane modele jak i ładne, udane ich loty. Starty we wszystkich kategoriach: szybowcach, gumówkach i modelach z napędem silnikowym odbywały się jednocześnie z trzech stanowisk. Każde z miast miało trzech reprezentantów w jednej kategorii, przy czym modelarz mógł startować pięciokrotnie jednym z dwóch modeli, dowolnie przez siebie wybranym.

Przebieg modelarskiej części zawodów wykazał, że gospodarze dołożyli wiele starań, aby organizacja była bez zarzutu. Tak też było w istocie. Na starcie zwrócił naszą uwagę samochód-megafon, przez który wywoływano kolejno modelarzy na strat w poszczególnych kategoriach. Nikt na nikogo nie czekał, a każdy wiedział: kiedy, co i jak. Uniknięto tym samym zbędnej gadaniny i psucia nerwów. Każdy ze startów posiadał ponadto zegar pięciominutowy, znany nam już z zawodów moskiewskich, pod którym znajdowała się imienna tablica zawodników z dokładnie (co 8 minut) wyliczoną kolejnością startów. Na niej też wpisywano bieżąco uzyskiwane przez modelarzy wynik.

Pracą wszystkich komisji sportowych (także spadochronowej) kierował Główny Komisarz Sportowy CSR, specjalnie przybyły na zawody z Pragi, Ferdinand Nemec.

W kategorii modeli szybowców zwyciężył 17-letni Jaromir Kubon z Ostrawy, z zawodu technik-elektryk, który uzyskał 613 punktów (kolejne czasy lotów: 157, 78, 21, 180, 177 sek). Najlepszym z Polaków był Józef Zdrzałek, który uplasował się na trzecim miejscu.

W kategorii modeli z napędem gumowym pierwsze miejsce zajął również reprezentant Ostrawy Ladislav Muzny, uzyskując 812 punktów (kolejne czasy lotów: 154, 180, 118, 180, 180). Franciszek Hajde okazał się najlepszym zawodnikiem Stalinogrodu w tej kategorii, zajmując trzecie miejsce.



Widok ogólny Ostrawy.

Kategoria modeli z napędem silnikowym przyniosła elpeżetowcom bardzo miłą niespodziankę w postaci zajęcia pierwszego miejsca przez 18-letniego Rajmunda Kudełko z Siemianowic, który uzyskał 502 punkty (kolejne czasy lotów: 75, 180, 84, 86, 77). Październiok spisał się kiepsko w tej kategorii, nie zarabiając żadnego punktu.

W punktacji ogólnej zwyciężyli zdecydowanie po raz trzeci młodzi lotnicy Ostrawy w stosunku 4 079 : 2 273.

W niedzielę po południu, około godziny 15-tej rozpoczęto pierwszą konkurencję spadochronową: skok z wysokości 600 metrów z lądowaniem do koła o średnicy 100 metrów. Wywożenie skoczków odbywa się na samolocie typu „Fairchild", który zabiera na swój pokład równocześnie dwóch spadochroniarzy. Każdy zawodnik wykonuje 2 skoki. Pierwsza kolejka skoków daje przewagę spadochroniarzom Stalinogrodu. Wśród polskiej ekipy radosne podniecenie. Wynik Żakowskiego 7,71 m budzi zrozumiałe zainteresowanie. Słabo niestety wypada Maciejewski. Z Czechosłowaków najlepszym w pierwszej serii skoków jest Mojzisek — 62,55 m. Drugie skoki Polacy mają gorsze, zawodnicy Ostrawy natomiast poprawiają się. Wiatr w międzyczasie zmienia kierunek z 320° na 242°. Nie wszyscy zawodnicy zdążyli jednak zapoznać się z 2-gim komunikatem, gdyż byli już w powietrzu. Nie mając możliwości przeprowadzenia obliczeń... lądowali poza kołem (Mojzisek, Maciejewski).

W sumie reprezentanci Stalinogrodu zajmują dwa pierwsze miejsca (patrz tabelka). Poza konkursem skoczył w tej konkurencji Gustaw Koubek — uczestnik spadochronowych mistrzostw świata we Francji — członek aeroklubu w Ostrawie, który na spadochronie kwadratowym wylądował około 3 metrów od środka koła.

Na rozegranie następnej konkurencji czekano prawie cały następny dzień. Silny, porywisty wiatr nie wróżył nic dobrego. Dopiero około godziny 17,00 wiatr ustalił się mniej więcej na 4 — 8 m/sek zmieniając co kilka minut zarówno siłę jak i kierunek. Zdecydowano się rozegrać konkurencję skoku z wysokości 1 500 m z

WYNIKI ZAWODÓW MIĘDZYMIASTOWYCH OSTRAWA — STALINOGRÓD (8—9. V. 55 r.)

I. CZĘŚĆ SPADOCHRONOWA

I. KONKURENCJA. 2 skoki z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu i lądowaniem do koła o promieniu 100 m

(8. V. 55 r.)

Miejsce	Imię i nazwisko zawodnika	Miasto	1 skok	2 skok	Punkty
			Odległość w metrach od środka koła		
1	Roman Lewandowski	Stalinogród	22,89	75,06	102
2	Janusz Żakowski	Stalinogród	7,71	93,73	98
3	Frantisek Valasek	Ostrawa	70,28	58,86	71
4	Radim Mojzisek	Ostrawa	62,55	154	37
5	Jindrich Rosicka	Ostrawa	130	64,40	36
6	Stanisław Maciejewski	Stalinogród	153	129	0

Zespołowo: Ostrawa — Stalinogród = 144 : 200.

II. KONKURENCJA. Skok z wysokości 1 500 m, w którym punktowaniu podlegało 20-sekundowe wytrzymanie otwarcia spadochronu oraz styl spadania ciała.

(9. V. 55 r.)

Miejsce	Imię i nazwisko zawodnika	Miasto	Spadanie		Punkty za styl	Razem punktów
			ilość sek.	punkty		
1	Radim Mojzisek	Ostrawa	20	100	200	300
2	Jindrich Rosicka	Ostrawa	19,0	50	200	250
3	Janusz Żakowski	Stalinogród	15,5	0	160	160
4	Roman Lewandowski	Stalinogród	15,3	0	160	160
5	Frantisek Valasek	Ostrawa	22,2	0	100	100
6	Stanisław Maciejewski	Stalinogród	17,5	0	60	60

Zespołowo: Ostrawa — Stalinogród = 650 : 380.

NASZE WYDAWNICZE LOTY

JÓZEF WÓJCICKI
Redaktor Naczelny Wydawnictw LPŻ

Ileż radości, emocji i zdrowia daje sport lotniczy, jak piękna i zaszczytna jest służba lotnika w naszym rozwijającym się lotnictwie cywilnym i wojskowym! A jednak młodzież nasza wciąż jeszcze zbyt mało słyszy i wie o lotnictwie, nie zna bliżej życia i służby lotnika i stąd sporty lotnicze i szkolenie w LPŻ wciąż jeszcze nie mają charakteru masowego. Z drugiej strony często młodzi miłośnicy lotnictwa nie są przygotowani do wysokich wymagań stawianych lotnikom i trudów długotrwałego szkolenia. Obecny rozwój lotnictwa wymaga od pilota wszechstronnego przygotowania nie tylko fizycznego ale i umysłowego.

Tym właśnie dwum celom — spopularyzowaniu lotnictwa i dostarczeniu dobrych podręczników szkoleniowych, służą wydawnictwa lotnicze Ligi Przyjaciół Żołnierza. Przejawszy po byłej Lidze Lotniczej bogaty dorobek w wydawnictwach lotniczych, nowa, połączona LPŻ jeszcze szerzej rozwinęła akcję wydawniczą. W ciągu trzech blisko lat nakładem LPŻ Wydawnictwa MON wydały kilkadziesiąt pozycji lotniczych.

W pierwszym okresie były to przeważnie podręczniki szkoleniowe i sportowe w takich dyscyplinach jak: szybownictwo, lotnictwo silnikowe, spadochroniarstwo i modelarstwo lotnicze. Autorami byli przeważnie najlepsi fachowcy, toteż wydawnictwa na ogół przyniosły wiele pożytku rozwojowi lotnictwa w LPŻ. Zdarzało się co prawda, zwłaszcza na początku, że na skutek złego doboru autorów, recenzentów czy redaktorów niektóre nasze wydawnictwa nie miały odpowiedniego poziomu, jednak w miarę ulepszania pracy wydawniczej i współpracy z autorami i redaktorami braki i niedociągnięcia są likwidowane.

Lotnicze wydawnictwa szkoleniowe można podzielić na dwie grupy, dotyczące: szkolenia podstawowego i sportowo-wyczynowego. Do pierwszej kategorii można zaliczyć takie tytuły jak „Szybowce" — A. Samka, „Podstawowe wiadomości z teorii lotu" — A. Nowakowskiego, „Elementarz młodego lotnika" — P. Elszteina, „KWWL I stopnia" itp. Wydawnictwa tego typu miały z jednej strony zapoznać młodzież z lotnictwem i zachęcić do jego uprawiania, a z drugiej dać wstępne wiadomości ogólne.

Dla tych, którzy już przeszli podstawowe szkolenie i czynnie uprawiali sporty lotnicze, trzeba było przygotować wydawnictwa na wyższym poziomie, by nie tylko zapewnić szkolenie wyczynowe, ale i postęp. Wiadomo bowiem, że np. w szybownictwie stanowimy czołówkę światową. Toteż wydawnictwa na średnim i wyższym poziomie stanowią stosunkowo najliczniejszą grupę. Do nich zaliczyć można takie pozycje jak „Pilotaż bez widoczności" — T. Góry, „Przeloty szybowcowe" — praca zbiorowa, „Meteorologia szybowcowa" — W. Parczewskiego, „Spadochron i wyszkolenie spadochronowe" — A. Iwińskiego, „Akrobacja lotnicza" — A. Abłamowicza itd.

Dzięki starannemu opracowaniu oraz licznym ilustracjom, a ostatnio coraz lepszej szacie graficznej i okładkom, wydawnictwa te spotkały się na ogół z przychylnym przyjęciem i w większości zostały wyczerpane. Niewątpliwie spełniły one swe zadanie, przyczyniając się do umasowienia szkolenia i podniesienia go na wyższy poziom. Trzeba dodać, że wydano także kilkanaście plansz szkoleniowych, które stanowią bardzo praktyczną i pożyteczną pomoc szkoleniową, a w pewnym stopniu spełniają rolę plakatu propagandowego. Wydaje się, że w zasadzie wszystkie podstawowe dziedziny sportów lotniczych zostały już opracowane w tych wydawnictwach, to też obecnie coraz szerzej przechodzimy na propagandową i popularyzatorską działalność wydawniczą. Być może, trzeba będzie wrócić do niektórych tematów lub powtórzyć nakłady, jednak ogólnie biorąc potrzeby obecne zostały zaspokojone.

Tym większe jednak perspektywy otwierają się przed popularyzacją lotnictwa i sportów lotniczych. Trzeba bowiem jak najwięcej młodzieży zapoznać z lotnictwem, trzeba także całe społeczeństwo zbliżyć do lotnictwa, zainteresować jego zagadnieniami. Jesteśmy obecnie państwem silnym, przemysłowym i lotnictwo nasze, zarówno cywilne jak i wojskowe, szybko rozwija się. Rozwój nauki i techniki otwiera przed lotnictwem nowe rozległe horyzonty. Jest więc o czym pisać.

Ostatnio nasz plan wydawniczy w coraz większym zakresie obejmuje pozycje popularne, reportaże, przechodzące w formę opowiadań i beletrystyki. Chodzi o to, by już nie w ścisły, fachowy sposób zapoznawać z lotnictwem, ale z jego pięknem, z wyczynami, emocjami i przeżyciami, wspomnieniami lotników, tradycjami naszego lotnictwa i zaszczytną służbą na straży powietrznych granic Ojczyzny.

Takie wydawnictwa bowiem najszerzej trafiają do czytelnika, najlepiej do niego przemawiają, pociągają i zachęcają do lotnictwa, a więc przyczyniają się do jego umasowienia. Do takich wydawnictw należą takie tytuły jak „Wspomnienia spadochroniarza" — Tracza, „Trzy diamenty" — Teplego, „SP - AGB leci z pomocą" — Elszteina itd. Trzeba przyznać, że mimo, iż autorami tych bezpretensjonalnych opowiadań nie są zawodowi pisarze, na ogół są to zajmujące i miłe wydawnictwa, które zyskały sobie uznanie i sympatię czytelników.

Wydaje się, że i w przyszłej działalności wydawniczej obok kontynuowania wydawnictw typu szkoleniowego na coraz wyższym poziomie należy rozwijać tę pionierską w naszym kraju pracę popularyzacji lotnictwa w różnych „lekkich" formach. Wiemy, że w naszej pracy wydawniczej popełniliśmy niemało błędów i mamy wiele luk, zwłaszcza jeśli chodzi o popularyzowanie polskich tradycji lotniczych, mamy jednak nadzieję, że potrafimy te niedociągnięcia usunąć. To samo dotyczy jakości opracowań oraz szaty graficznej i okładek, która też pozostawia niejednokrotnie mimo naszych starań wiele do życzenia. I tu znacząco spoglądamy w stronę Wydawnictwa MON, które okazuje wiele przyjaznej pomocy naszym poczynaniom, ale chyba nie powiedziało jeszcze ostatniego słowa w dziedzinie podniesienia jakości technicznej wydawnictw.

Odrębnym wreszcie, ale niemniej ważnym działem, są wydawnictwa z dziedziny modelarstwa lotniczego. Trzeba od razu powiedzieć, że ilościowo stanowią one bardzo liczną grupę i bynajmniej nie są traktowane po macoszemu, przynajmniej w zakresie wydawniczym. Zdajemy sobie bowiem sprawę, że właśnie małe lotnictwo ma — być może — największe zasługi w popularyzacji lotnictwa, że ono właśnie najczęściej wciąga dzieci i młodzież do lotniczych zamiłowań. Toteż rokrocznie kilkanaście pozycji modelarskich idzie na półki księgarń i szybko z nich znika.

Wydaje się, że „Dom Książki" zbyt zaciekle broni się przed nowymi pozycjami modelarskimi i ich wznowieniami, gdyż na ogół są one poszukiwane, a z drugiej strony wiemy, że modelarstwo lotnicze ostatnio szybko rozwija się. Z modelarskich pozycji, które zostały wydane, można wymienić takie jak „Od modelu na samolot" — Elszteina, „Modele latające — Miklaszewskiego, „Budujemy silniki do modeli latających" — zbiorowe, „Profile modelarskie" — Niestoja i inne.

W dalszym planie przewidujemy wydanie pozycji bardziej specjalistycznych, jak „Modele bezogonowe", „Modele na uwięzi", „Wodnosamoloty" itd.

Z radością przyjęli też modelarze lotniczy zapowiedź ukazania się pisma modelarskiego „Modelarz" (dodatek do „Elpeżetowca"). Dodatek ten ukaże się w końcu maja br. i stanowi jeszcze jeden dowód pomocy LPŻ dla modelarzy lotniczych. Starania Rady Modelarskiej i wielu działaczy zostały dzięki pomocy ZG LPŻ i władz uwieńczone powodzeniem. Nowe pismo w dużym stopniu uzupełni wydawnictwa książkowe i pomoże w jeszcze większej popularyzacji nie tylko modelarstwa, ale także lotnictwa.

Tak więc ten krótki rzut oka na naszą działalność wydawniczą wskazuje, że w ciągu minionych lat zrobiliśmy niemało dla sprawy lotnictwa, jednak wiele jeszcze trzeba wysiłku i serdecznego zainteresowania, by usunąć niedociągnięcia i jak najszerzej popularyzować lotnictwo, tak by szkolenie lotnicze LPŻ stało się naprawdę masowe, by coraz więcej padało rekordów w sportach lotniczych, by zainteresowanie społeczeństwa lotnictwem rosło.

Oczywiście, pisząc na łamach „Skrzydlatej Polski" chciałbym w kilku słowach, bynajmniej nie ze zwykłej kurtuazji lecz szczerze, wyrazić uznanie dla jej wkładu w popularyzację lotnictwa, a w szczególności naszych wydawnictw lotniczych. I choć różnie między nami bywało, to jednak Wasza, Towarzysze, krytyka była słuszna i pomogła nam, a i popularyzacja naszych wydawnictw na łamach "Skrzydlatej" stanowi coraz większą pomoc w rozwoju naszej działalności wydawniczej. Nawiązana ostatnio bliższa współpraca między nami z pewnością będzie się zacieśniać ku pożytkowi wspólnej sprawy.

20-sekundowym opóźnieniem otwarcia spadochronu (po 1 skoku). Punktowano opóźnienie i styl skoku. Wywożenie odbywało się tym razem na „Sokole", odpowiednio przebudowanym do skoków spadochronowych. Jako pierwszy skacze Rosicka, opada równo na płask. Lewandowski skacze równą piką, Valasek leci początkowo piką, później przechodzi w płaskie opadanie — przetrzymuje wyznaczony czas. Maciejewski opada bardzo nierówno, chaotycznie, bez wypracowania stylu. Mojzisek daje piękny pokaz wytrzymania czasu i opadania — jest to najładniejszy skok dnia, Żakowski opada ładną równą piką, ale niedociąga czasu.

W sumie zawodnicy Ostrawy mają w tej konkurencji zdecydowaną przewagę nad spadochroniarzami Stalinogrodu. (Patrz tabelka).

Do rozegrania trzeciej konkurencji niestety nie doszło, gdyż nie pozwolił na to silny wiatr i ciągle przelotne deszcze, które prześladowały nas przez cały wtorek — 10 maja.

Trzydniowe międzymiastowe zawody lotnicze Ostrawa — Stalinogród wyłoniły zwycięzcę i pokonanego, przyniosły jednak nie tylko wyniki sportowe: rozwinęły i pogłębiły przyjaźń svazarmowskiej organizacji Ostrawy z elpeżetowską organizacją Stalinogrodu. Zawody te dostarczyły nowych doświadczeń, które obie strony będą się starały wykorzystać w dalszej pracy propagandowo-szkoleniowej. Towarzysze ze Stalinogrodu dobrze zapamiętają tow. tow. Petnika, Sebistę, Frei'a i wielu innych — dzielnych SVAZARMowców z Ostrawy, którzy naszym LPŻ-owcom przekazali swe doświadczenia i gościli całym swym gorącym sercem przyjaciół. Kierownik ekipy Stalinogrodu, Prezes ZW LPŻ tow. Stańczyk powiedział w swym przemówieniu podczas uroczystego rozdania nagród w czasie zakończenia zawodów, że „oprócz tego kto zwycięży, zależy nam na tym, aby pokonany podciągnął się". Nie ma żadnej wątpliwości — Stalinogród bierze obecnie kurs na podciąganie się, tak w małym lotnictwie jak i spadochroniarstwie, Rewanż odbędzie się tym razem w Stalinogrodzie.

(kon)

Wynik ogólny zawodów spadochronowych

OSTRAWA — STALINOGRÓD 794:580

PUNKTACJA INDYWIDUALNA

Miejsce	Imię i nazwisko zawodnika	Miasto	Punkty
1	Radim Mojzisek	Ostrawa	337
2	Jindrich Rosicka	Ostrawa	286
3	Roman Lewandowski	Stalinogród	262
4	Janusz Żakowski	Stalinogród	258
5	Frantisek Valasek	Ostrawa	171
6	Stanisław Maciejewski	Stalinogród	60

II. CZĘŚĆ MODELARSKA
(8—9. V. 55 r.)

	Ostrawa			Stalinogród		
	Kat. A	Kat. B	Kat. C	Kat. A	Kat. B	Kat. C
Punktacja zespołowa	1406	1689	984	919	590	764
Najlepszy czas lotu modelu — pojedyńczy (w sek.)	180	180	180	130	112	180
Łączny czas lotu modeli najlepszego zawodnika (w sek.)	613	812	408	393	359	502
Punktacja końcowa zawodów	4 079			2 273		

W BEZMIECHOWSKIEJ AKADEMII

Napisał: ADAM ZIENTEK **Ilustrował: JANUSZ ROCKI**

To była Bezmiechowa, Mekka i Medyna naszego szybownictwa przed wojną. Nie wiadomo dokładnie, jakim cudem zawędrowali w to odludzie studenci lwowscy, którzy przed laty odkryli doskonałe walory terenowe Słonnego — pasma górskiego długości kilkunastu kilometrów i dwustu metrów wysokości nad doliną. Podobno pierwszym szybowcem, który tutaj latał, był prymitywny CW-III (coś w rodzaju współczesnego „ABC"), którego pilotował sam konstruktor — Czerwiński.

Gdyby wskrzesić sylwetki wszystkich maszyn, które latały lub „wytłukły" się w Bezmiechowej, miało by się przegląd technicznego rozwoju szybownictwa. Po ciężkich CW-III i CWJ przyszła kolej na dość udane, choć łamliwe „Wrony" i bardziej nośne „Czajki". Pierwsza wyczynówka Grzeszczyka, SG-21, długo walczyła o lepsze z lekkimi „Komarami" i bardziej nowoczesnymi SG-28, SG-3 i CW-5. Kilka lat przetrwała dwumiejscówka „Babka" CW-4. Fama niesie, że szybowiec ten „wykończył się" lądowaniem na koronach drzew i to z mieszaną, kobieco-męską załogą. Mówiono, że wypadek ten przyczynił się walnie do późniejszego zawarcia związku małżeńskiego... Treningowy ITS-II ustąpił miejsca niezłej „Sroce" Kocjana.



Przelotnie gościły tutaj: oryginalna dwumiejscówka ITS-IVb, miniaturowa wyczynówka Tarczyńskiego „Promyk" oraz akrobacyjny „Sokół" Kocjana. W zapomnienie poszły prototypy Blaichera B-1 i B-2 oraz nieudana CW-8, której loty nader często kończyły się korkociągiem... do ziemi. Historia szybowca CW-8 uwypukla w sposób niezmiernie charakterystyczny styl, w jakim prowadzono rozgrywki między sanacyjnym Departamentem Lotnictwa Cywilnego, a organizacją LOPP, kierowaną również przez czynniki sanacyjne. LOPP popierał wyłącznie konstrukcje Kocjana, DLC — Czerwińskiego. W ten sposób zdrowe współzawodnictwo dwóch zdolnych konstruktorów stało się przedmiotem mętnych machinacji prestiżowych i handlowych ich potężnych protektorów.

Solą w oku DLC była bezkonkurencyjna popularność kocjanowskiej „Wrony" jako szybowca szkolnego, który zdobył sobie prawo wyłączności nawet na szybowiskach podległych bezpośrednio Departamentowi, jak Ustianowa i Bezmiechowa. Dla storpedowania „Wrony" zamówiono wówczas u Czerwińskiego nową konstrukcję, CW-8 i nie czekając na wyniki prób, wyprodukowano małą serię. Pech chciał, że nowy szybowiec — w przeciwieństwie do wszystkich pozostałych konstrukcji Czerwińskiego — był nie tylko nieudany, ale wręcz niebezpieczny. Pomimo żywych protestów instruktorów wprowadzono go jednak do szkolenia i dopiero zastraszający bilans wypadków zmusił władze do wycofania tego typu.

Każdy rok przynosił Bezmiechowej nowe osiągnięcia i nowych ludzi. Fanatycy szybownictwa na długie miesiące rzucali miejskie środowiska i zagrzebywali się tutaj dla latania. Dla wielu praca na szybowisku, choć bardzo słabo płatna, była ostoją przed nieuchronnym bezrobociem. Większość jednak przyjeżdżała tu na kilka tygodni, by wrócić w przyszłym roku już jako bywalcy.

Zmieniały się równie „sławy" Bezmiechowej. Po błyskotliwej lecz krótkiej karierze pionierskiej Grzeszczyka, przez kilka lat z rzędu prym w lotach wyczynowych dzierżył Mynarski, późniejszy kierownik szybowiska. Jego zdumiewający talent do wykrywania i wykorzystywania nawet najsłabszych wznoszeń zapewniał mu stale przewagę nad innymi pilotami. Na „Czajce" bez przyrządów potrafił skutecznie konkurować z „Komarami"! Nic dziwnego, że nazwisko jego przeszło do historii szybowiska, jako jedna z legend.

Taką niepisaną legendę miała również tzw. „Dolina Słowicza". U stóp góry, w pasie manewrowania do lądowania na dolnym lądowisku, ze zbocza spływały dwa potoki, zlewające się w dolinie w jedno wspólne koryto. Brzegi ich posadzone były szpalerami wysokich sosen, które zbiegały się wraz z potokami tworząc zdradziecką matnię, długości kilometra, szerokości nie większej od stu metrów. Kiedyś wpakowała się tam na małej wysokości jakaś zbłąkana CW-III. Nie było powrotu: szpalery drzew wytyczały jeden jedyny kierunek lotu — w dolinę, w stronę zamykającej się pułapki. Na przeskoczenie ich zabrakło już wysokości. Zarazem spadek terenu akurat odpowiadający niedużej doskonałości szybowca, udaremniał próby wylądowania na pochyli. Przygoda znalazła swój epilog wśród konarów rozłożystej sosny, gdzie miało się znajdować gniazdo słowika. Pilot nie poniósł żadnego szwanku, lecz szybowiec trzeba było skasować. Wypadki w „Dolinie Słowiczej" powtarzały się, niestety — nie było siły, która by potrafiła skłonić dziedzica do wycięcia choć jednego szpaleru, dla zlikwidowania pułapki. Toteż wszystkie późniejsze pokolenia szybowników ostrzegano usilnie przed „słowiczym" niebezpieczeństwem i stąd utrwaliła się legenda „Doliny Słowiczej".

Po roku 1935 coraz większego znaczenia zaczęły nabierać loty termiczne. Nauczono się krążyć w „kominach", napotykanych podczas lotów nad zboczem, wznosić się aż do podstawy chmur i w ten sposób „odrywać się" od zbocza. Wspaniałą atrakcją dla wszystkich ludzi szybowiska stały się tzw. „skoki na termikę". W dni bezwietrzne, dawniej nie rokujące żadnych możliwości wyczynowych, „skakano" tj. startowano ze szczytu nawet przy zupełnej ciszy. Pilot kierował się od razu w dolinę i w razie napotkania komina próbował swej umiejętności krążenia, najczęściej z pozytywnym skutkiem. Przebieg lotu był widoczny ze startu jak na dłoni, toteż cała grupa śledziła go z napięciem, nie szczędząc komentarzy. W razie „złapania" komina w ślady pierwszego wysyłano natychmiast następne szybowce.

W przeciwieństwie do zboczowego, lot termiczny prowadzony na znacznie większej wysokości dawał swobodę przemieszczania się we wszystkich kierunkach, niezależnie od wiatru. „Komary", CW-5 i SG-5 zapędzały się często aż pod Sanok lub Ustrzyki, gdzie znajdowało się „konkurencyjne" szybowisko w Ustianowej. Lot taki dawał już przedsmak wrażeń przelotowych, choć trasa jego nie wykraczała poza zasięg widzialności terenu szybowiska, co czyniło zbędnym użycie mapy.

(cdn.).



MICHAŁ DUBIN

Samolotem do Moskwy

Charis, mój wierny, stary druh,
bohater dnieprowskiej przeprawy
gaz włączył, motor puścił w ruch.
Ziemia ucieka, nikną trawy...

I motor warczy, skrzydła drżą
i słońce wparte w niebo sine
w dół spadło jak zerwany dzwon,
czerwienią bryzgnęło w kabinę.

W oddali dom — maleńki ul,
dęby pochyłe prą na zbocze,
żółcą się blado wyspy pól,
rzek jasnych mienią się warkocze.

Wolga jak bruzdy polnej szlak,
skrzydło stopiło się z murawą —
Ojczyzny orlej dumny znak
zakwitł na skrzydle gwiazdą krwawą.

Przekład z ros. JÓZEF RATAJCZAK



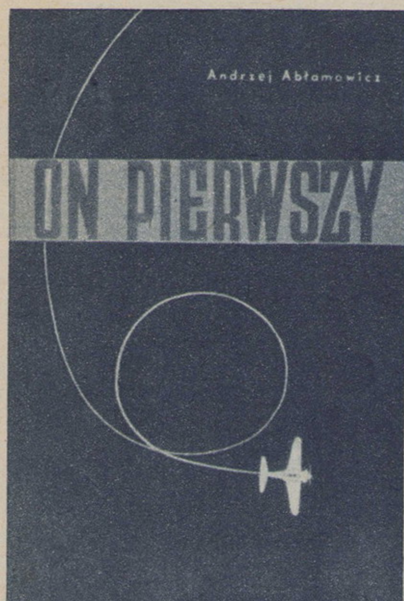
ANNA FELLMANN-PRZEMYSKA

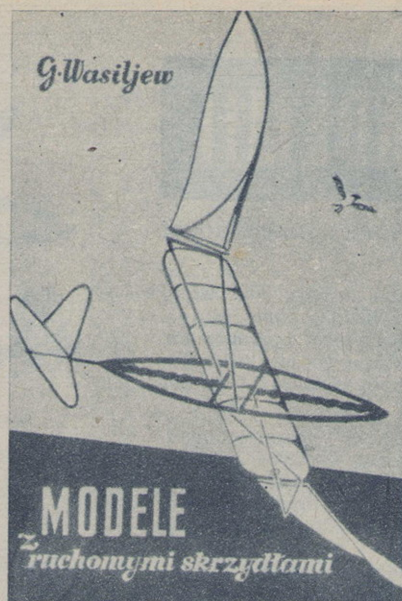
Lina

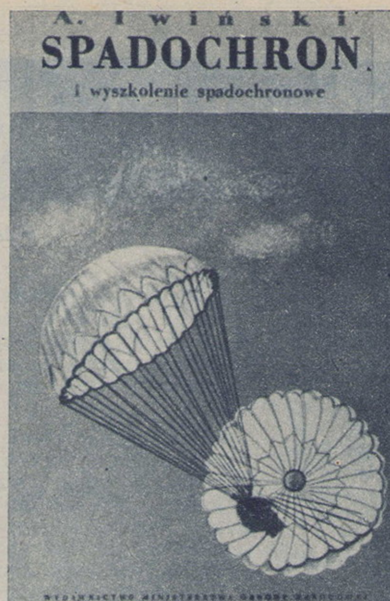
Jeszcze się lina trzyma pazurem,
Jeszcze jak wąż się pręży,
Jęcząc gumową napina skórę,
Skórę dwu mocnych węży.

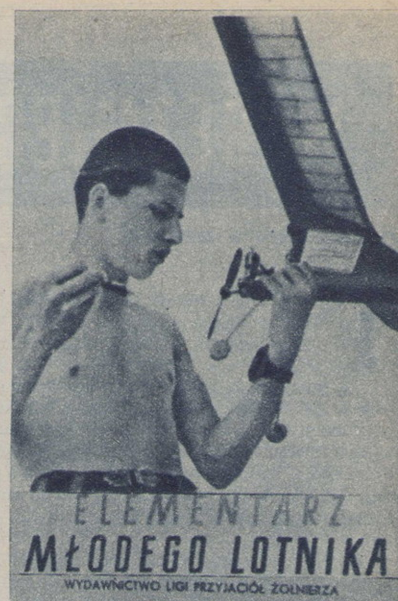
Na wzgórzu „Mucha" wysmukłoskrzydła
Płozą zaryta w piasku,
W dwustronne liny schwycona sidła
Błyszczy w porannym blasku.

Jeszcze się lina trzyma i pręży,
Wreszcie wystrzela w górę!
Zwinny szybowiec, jak ptak z uprzęży
Wzbił się leciutko w chmurę.

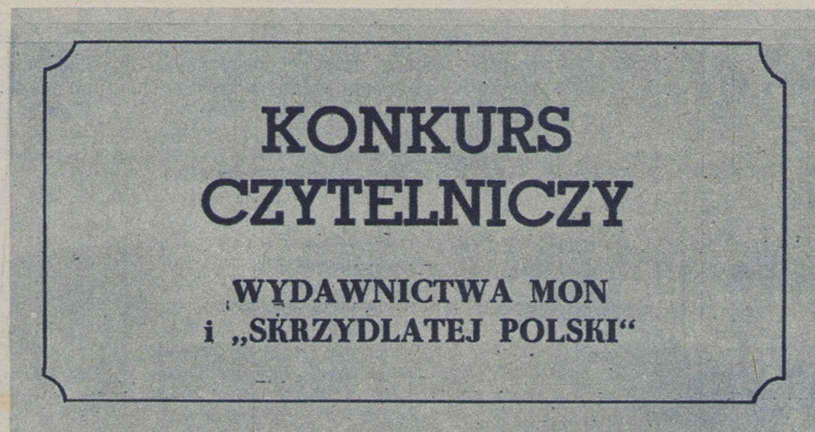














Zgodnie z zapowiedzią, z okazji „Dni Oświaty, Książki i Prasy" ogłaszamy

KONKURS CZYTELNICZY Wydawnictwa MON i „Skrzydlatej Polski"

Drodzy Czytelnicy!

Zamieszczamy obok 10 okładek lotniczych książek wydanych na przestrzeni ostatnich lat. Jakiś złośliwiec jednak spłatał nam figla. Na poszczególnych okładkach umieścił niewłaściwe tytuły i niewłaściwe nazwiska autorów. Pomóżcie nam to uporządkować, tak, żeby wszystko znalazło się na odpowiednim miejscu. Między tych, których pomoc okaże się bezbłędna, rozlosujemy cenne nagrody jak np. silniczki do modeli latających, zestawy narzędzi modelarskich, bony na zakup książek oraz nagrody książkowe. Szczegółowy wykaz nagród podamy w jedym z najbliższych numerów. Rozwiązania prosimy nadsyłać do dnia 15 czerwca 1955 r. na adres Redakcji „Skrzydlatej Polski": Warszawa 40, ul. Długa 52 (Arsenał).



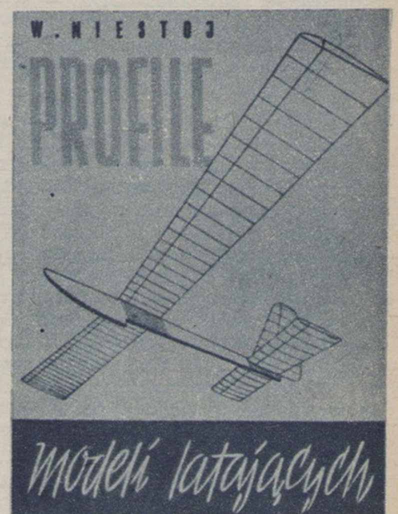


KUPON KONKURSOWY „Wyd. MON" i „Skrzydlatej Polski"

Okładka nr	Autor	Tytuł książki
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		

Uwaga: W przypadku braku na oryginalnej okładce nazwiska autora, rubryki „autor" można nie wypełniać.

BUDUJEMY SILNIKI



Odrzutowcem po świecie

Na Czukotce



TYSIĄCE kilometrów liczy w ZSRR wybrzeże Czukotki, olbrzymiego kraju położonego na północno-wschodnich krańcach Syberii. Mieszkańcy Czukotki, żyjący dawniej w zapomnieniu, bez możliwości kontaktu z ośrodkami kulturalnymi i centrum kraju, dziś włączeni są do wielkiej rodziny narodów radzieckich. Wielkie odległości skrócone zostały dzięki zastosowaniu samolotów. Samolot jest dzisiaj na Czukotce codziennym zjawiskiem dostarczając pocztę, leki, prasę, a nierzadko materiały budowlane i żywność.

U nas już wiosna, a na Czukotce jeszcze śnieg i lód. Bez względu jednak na warunki atmosferyczne nowoczesny samolot AN-2 regularnie dostarcza pocztę. Przesyłki odbiera kierownik oddziału pocztowego, korzystając z sań. Po uzupełnieniu zapasu paliwa AN-2 wystartuje do lotu powrotnego.

Czyżby latający dywan?...

PRZYZWYCZAILIŚMY się słyszeć o dywanach latających na razie tylko w bajkach. Co prawda niektórzy utrzymują, że samolot dawno już stał się takim dywanem, ale uważać trzeba, że określenie to nie było zbyt dosłowne. Tymczasem technicy chcą brać nawet fantazję za rzeczywistość i nieraz im się to udaje.

Niżej reprodukujemy zdjęcie oryginalnego śmigłowca, w którym pilot umieszczony jest w pozycji stojącej. A więc zapuszczamy silnik i od razu z miejsca unosimy się do góry... No, może nie tak od razu, bo na razie ten dywan znajduje się w stadium prób, ale loty na małej wysokości są już możliwe. Jak widać ze zdjęć, całe urządzenie jest dość proste i składa się z małego silnika o pojemności 325 cm³ i dwóch par przeciwbieżnych wirników. Uzupełnieniem jest duża poduszka do wygodnego lądowania i cztery małe, rozstawione w pewnej odległości od osi śmigłowca. Sterowanie przypomina kierownicę motocykla. Podobnie z silnikiem o mocy około 40 KM śmigłowiec jest w stanie unieść ciężar około 100 kG. Przewidziany pułap ok. 1 500 m.

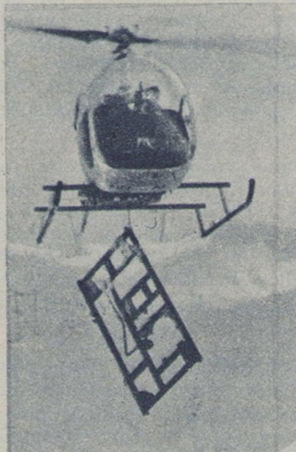


Na tym jednak nie kończy się pomysłowość techników lotniczych. Opracowano bowiem inny przyrząd dla użytku spieszących się przechodniów. Do niewielkiej obręczy metalowej zabudowano wentylator uruchamiany silnikiem spalinowym, a więc znowu niby śmigłowiec lub bardziej ściśle — silnik przelotowy. Jak widać ze zdjęcia, przyrządzik zdolny jest do wykonywania małych skoków. Trudno oczywiście przesądzać, który z opisanych przyrządów okaże się lepszy. Można natomiast stwierdzić, że najbardziej bajeczne przyrządy do latania stają się rzeczywistością.



Śmigłowcem na Gotthard

OD dawna omawia się możliwości zastosowania śmigłowców w gospodarce energetycznej, szczególnie w terenie górskim. Praktyczne jednak wykorzystanie śmigłowców do tych celów nie zawsze się udawało, a to ze względu na brak doświadczenia w lotach specjalnych.



W Szwajcarii, na szczycie Gotthard, podczas lawiny uszkodzona została podstacja transformatorów, grożąc przerwą w dostawie energii elektrycznej dla pobliskich osiedli. Duże opady śnieżne i związane z tym niebezpieczeństwo powstawania lawin uniemożliwiały jakąkolwiek naprawę i wysłanie ekipy monterów. Pomijając czas trwania takiej naprawy i transport potrzebnych agregatów na szczyt Gotthard, samo przedsięwzięcie było bardzo ryzykowne.

Zdecydowano więc ze względu na konieczność pospiechu zastosować śmigłowiec. Jako bazę wypadową obrano szczyt Ambri Piotta (988 m), skąd w linii powietrznej do miejsca gdzie znajdowała się uszkodzona podstacja była 12 kilometrów. Warto zaznaczyć, że wysokość Gotthard'a wynosi 2114 m, a więc różnica wysokości jaką miał do pokonania śmigłowiec wynosiła 1126 metrów.

Do transportu ludzi (5 osób) i agregatów o łącznym ciężarze 9,5 tony oraz do transportu 27 beczek oleju transformatorowego i 205 kG narzędzi specjalnych zastosowano śmigłowiec, który w 46 lotach trwających 1,5 dnia i 27 lądowaniach na szczycie dostarczył wszystkie materiały. Całkowity czas lotów wynosił 13 h 2 min, przy czym w każdym locie śmigłowiec zabierał 214 kG materiałów. Niektóre elementy o dużych rozmiarach były podwieszane pod kadłubem maszyny. Ogółem koszt naprawy podstacji był znacznie niższy niż miałoby to miejsce w normalnych warunkach przy wykorzystaniu transportu naziemnego.

SUPER-AERO



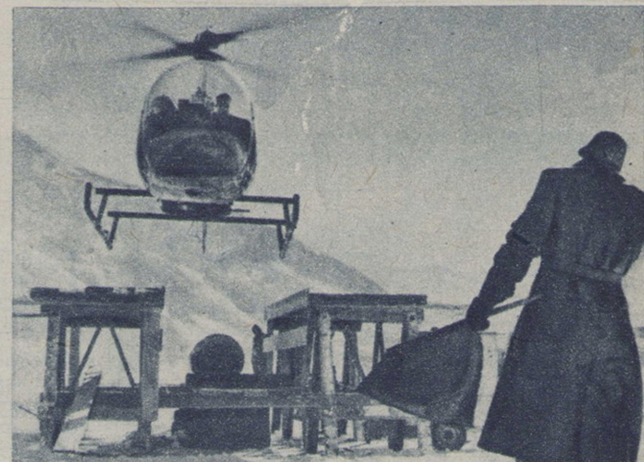
DUMĄ czechosłowackiego przemysłu lotniczego jest eksportowy samolot turystyczny Super-Aero, dalsza wersja popularnego Aero-45, znanego i u nas jako taksówka powietrzna. Super-Aero może zabrać od 4 do 5 osób, wyposażony jest w dwa silniki po 105 KM, śmigła o elektrycznie nastawnym skoku i przyrządy do lotów bez widoczności. Prędkość max. 300 km/h, prędkość podróżna 260 km/h, rozbieg 195 m, dobieg 190 m, pułap 6800 m, pułap na jednym silniku 2200 m, zasięg 1500 km, zużycie paliwa 36 l/h.

Ostatnio ogłoszenia reklamujące ten samolot ukazały się w prasie brytyjskiej, francuskiej i szwajcarskiej.



UMARŁ LOUIS BREGUET

Jak podała prasa codzienna, w dniu 5 maja br. w wieku 76 lat zmarł Francuz Louis Breguet, jeden z pionierów lotnictwa.



ŚMIGŁOWIEC w ratownictwie

CIEKAWE ćwiczenia przeprowadzono ostatnio w Szwajcarii sprawdzając przydatność śmigłowców w ratownictwie. Pierwszą próbą było ratowanie tonącego. W tym celu zaopatrzono śmigłowiec w system lin, do których przymocowano sieć. Śmigłowiec nadlatywał nad miejsce w którym znajdował się tonący i zagarniał go po prostu do sieci, transportując potem z maksymalną prędkością do lądu. Okazało się, że sposób ten jest lepszy od dawniej stosowanego, polegającego jedynie na wyrzuceniu liny ratowniczej.

Do następnych prób należało udzielenie pomocy powodzianom. I tu próby wypadły pomyślnie — dzięki zastosowaniu śmigłowca można ratować z zagrożonych miejsc nie tylko ludzi wraz z dobytkiem, ale i zwierzęta domowe. Jeszcze jeden piękny przykład wykorzystania współczesnej techniki lotniczej.

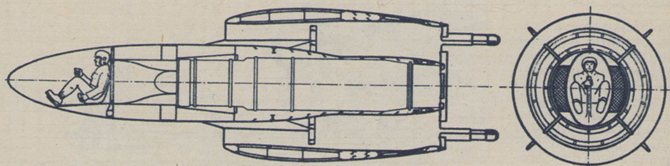


PIERŚCIENIOPŁATY — JUTREM LOTNICTWA?

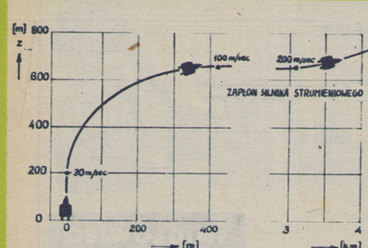
ZBIGNIEW KOWALSKI

Publikując w Nr. 9 (191) naszego pisma pierwszą notatkę o koleopterach obiecaliśmy Czytelnikom, iż w niedługim czasie zamieścimy obszerniejszy artykuł na ten temat. Obecnie wywiązujemy się z tej obietnicy. Autorem artykułu jest Zbigniew Kowalski, który — jako pierwszy w odpowiedzi na apel Redakcji — zgłosił równocześnie swoją propozycję odnośnie zastąpienia „koleoptera" wyrażeniem czysto polskim. Proponowany przez ob. Kowalskiego termin brzmi „pierścieniopłat". Użyty został on w artykule, jako dobrze określający nowy typ aparatu latającego.

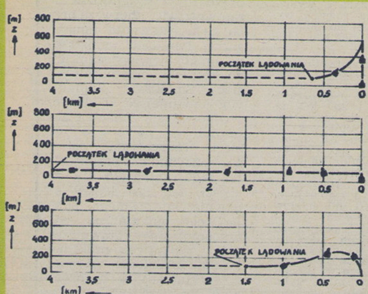
(RED.).



Rys. 1. Schemat pierścieniopłata.



Rys. 2. Start pierścieniopłata.



Rys. 3. Lądowanie pierścieniopłata.

JEDNYM z najnowszych sposobów realizacji startu i lądowania pionowego jest nowa aerodyna — koleopter, zwany z polska „pierścieniopłatem".

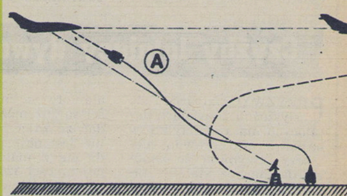
Aczkolwiek do chwili obecnej nie lata wprawdzie jeszcze żadna maszyna tego typu, to jednak być może już w niedalekiej przyszłości ten nowy rodzaj samolotu wkroczy na drogę szybkiego rozwoju i zajmie ważne miejsce w lotnictwie. W chwili obecnej badania teoreyczne nad własnościami pierścieniopłatów są już bardzo zaawansowane, a kwestia ich budowy nie przedstawia poważniejszych trudności i jest sprawą czasu.

Jak wiadomo zasadniczą różnicą między dotychczasowym samolotem ortodoksyjnym, a pierścieniopłatem jest zaopatrzenie tego ostatniego w płat pierścieniowy, idealnie symetryczny, wewnątrz którego na wspornikach zawieszony jest kadłub, kryjący w sobie załogę i silniki. Na rysunku (1) pokazany jest schemat pierścieniopłata.

Idea zastosowania płata pierścieniowego do samolotu nie jest rzeczą nową. Już w latach dwudziestych badania takich płatów przeprowadzał m. in. prof. Czapłygin w CAGI. Próbowano również zbudować samoloty zaopatrzone w takie płaty, jednak wyniki prób były niezadowalające i wkrótce zaniechano ich zupełnie.

Obecnie w pierścieniopłatach idea odżyła w nieco innej już postaci — w przystosowaniu ich do startu pionowego. Dzięki szeregowi korzyści, jakie daje płat pierścieniowy, a które omówimy niżej — pierścieniopłat przewyższa znacznie inne aerodyny mogące startować pionowo, a jednocześnie może z nimi skutecznie konkurować i pod innymi względami.

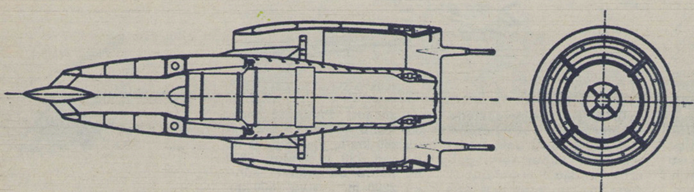
Główną tajemnicą przewagi pierścieniopłata nad zwykłymi samolotami jest to, że silnik turboodrzutowy, osadzony w jego kadłubie służy jedynie do startu i lądowania, w locie zaś, po uzyskaniu odpowiedniej prędkości **płat pierścieniowy aparatu zamienia się w silnik strumieniowy**, pozwalający osiągnąć pierścieniopłatowi prędkości naddźwiękowe. Tym sposobem cały pierścieniopłat **jest jakby jednym wielkim silnikiem**, a jego skrzydło stanowi osłonę silnika strumieniowego, dając jednocześnie wystarczającą siłę nośną do odbywania lotu poziomego.



Rys. 5. Użycie pierścieniopłata

Płat pierścieniowy, dzięki wybitnie korzystnym kształtom przekrojów, ściśle kołowych, daje się wykonać bardzo lekko, znacznie lżej niż zwykłe płaskie skrzydła, dzięki czemu ciężar całej konstrukcji jest niewielki. Ponieważ pierścieniopłat startować ma pionowo, zwykłe podwozie jest mu niepotrzebne, wystarczają zwykłe amortyzatory osadzone w linii lotu na obwodzie płata pierścienia. Ciężkie koła z hamulcami, mechanizm chowania oraz jego instalacja całkowicie odpadają, zmniejszając jeszcze bardziej ciężar konstrukcji, a mniejsze siły towarzyszące lądowaniu pozwalają na dalsze zredukowanie ciężaru amortyzatorów. W taki oto sposób bez trudu można osiągnąć w pierścieniopłacie bardzo niski ciężar konstrukcji i uzyskać to, że ciąg silnika turboodrzutowego będzie przewyższał o 25% całkowity ciężar aparatu w locie. Bez trudu będzie można zatem zrealizować start pionowy pierścieniopłata, przy czym 25% nadwyżki ciągu silnika zużyte zostanie na osiągnięcie dużych prędkości wznoszenia, znacznie większych niż dotychczas osiągnięte przez samoloty odrzutowe.

Po przeczytaniu dotychczasowego tekstu Czytelnicy nabrali z pewnością przekonania o rewelacyjności aerodynamicznej płata pierścieniowego i jego przewadze z tego powodu nad zwykłymi płatami płaskimi, dotychczas stosowanymi. Otóż przekonanie takie jest błędne: płat pierścieniowy ma gorsze własności aerodynamiczne od zwykłych płatów płaskich, opór jego jest znacznie większy, a współczynnik siły nośnej — mniejszy. Jednakże szczególny kształt płata pierścieniowego, bardzo dogodny konstrukcyjnie i za-



Rys. 4. Doświadczalny pierścieniopłat bez pilota.

stosowany jako obwodowa silnika dynamicznego — powodują jego przewagę nad płatami zwykłymi.

Przy porównaniu płata pierścieniowego z zastępczym płatem płaskim o tym samym wydłużeniu, równym stosunkowi średnicy płata pierścieniowego do jego długości (a więc zwykle ≤ 1) okazuje się, że opór czołowy płata pierścieniowego jest większy o ok. 25%, a przy małych kątach natarcia — jeszcze większy. Przyczyną tego jest w głównej mierze znacznie większa powierzchnia pierścieniopłata w porównaniu z płatem płaskim o tym samym wydłużeniu.

W praktyce jednak ta wada jest wyeliminowana znacznie mniejszym ciężarem konstrukcji płata, którego mniejszy ciężar powoduje zmniejszenie ciężaru konstrukcji do ok. 50% ciężaru odpowiedniego samolotu pionowo startującego. To z kolei powoduje zmniejszenie ciężaru całkowitego pierścieniopłata, a zatem i mniejsze zużycie paliwa przy tym samym ładunku. W efekcie nadmiar ciągu zużywany na wznoszenie jest dużo większy niż w pionowo startującym samolocie ze zwykłymi skrzydłami i nie tylko równoważy różnicę oporów, ale znacznie ją przewyższa.

przeciwko bombowcom.

W ostatecznym efekcie pierścieniopłat jako całość mimo gorszej aerodynamiki będzie miał większe prędkości wznoszenia i lotu poziomego. Z chwilą zaś włączenia silnika dynamicznego płat pierścieniowy staje się silnikiem, który sam siebie niesie i kwestia oporu aerodynamicznego staje się sprawą drugorzędną — ważną jest teraz sprawność silnika dynamicznego utworzonego przez ten płat. Kąt natarcia w locie poziomym byłby oczywiście pożądany $\alpha = 0°$, jest on jednak większy z racji konieczności wytworzenia siły nośnej i zrównoważenia ciężaru.

STEROWANIE PIERŚCIENIOPŁATA

Brak jest danych dotyczących stateczności pierścieniopłatów. Wydaje się jednak, że sprawą decydującą jest tutaj właściwe położenie środka ciężkości. Wydaje się, że środek ciężkości aparatu powinien wypadać w odległości ok. 25% cięciwy płata pierścieniowego.

Dzięki swej współśrodkowej budowie pierścieniopłat odznacza się wielką zwrotnością i nie wymaga pochylania przy zakrętach.

Sterowanie pierścieniopłata odbywa się w sposób dwojaki. Pierwszym sposobem używanym przy starcie i lądowaniu jest sterowanie gazami spalinowymi silnika strumieniowego przy pomocy automatycznego urządzenia do odginania strumienia gazów. Z chwilą osiągnięcia prędkości 30 m/sek sterowanie przejmują stery aerodynamiczne, umieszczone na krawędzi spływu płata pierścieniowego. Sterują one kierunek i wysokość lotu.

Niezależnie od tych urządzeń na obwodzie płata osadzone są cztery płetwy, zapobiegające ewentualnemu obrotowi pierścieniopłata wokół osi podłużnej. Przypuszczalnie wsporniki, na których zawieszony jest kadłub, odgrywają podobną rolę.

Start pierścieniopłata przebiega normalnie tak, jak to widać na rysunku 2.

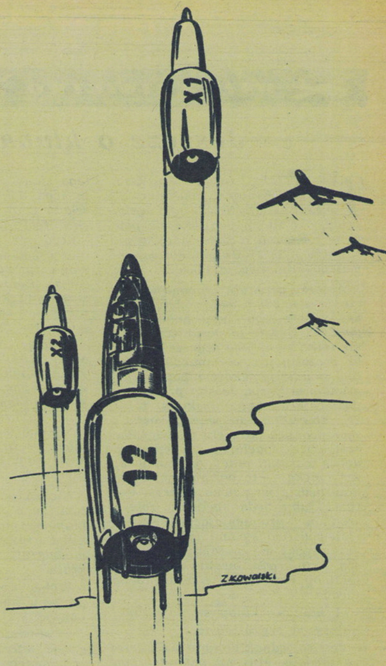
Pionowe wznoszenie sterowane automatycznie strumieniem gazów silnika odbywa się do wysokości 200 m, na której pierścieniopłat osiąga 30 m/sek. Tutaj sterowanie automatyczne zostaje przełączone na sterowanie aerodynamiczne i pierścieniopłat nabiera teraz wysokości rozpędzając się coraz bardziej. Z chwilą osiągnięcia prędkości 100 m/sek przechodzi do lotu poziomego, zwiększając prędkość do 200 m/sek, przy której włącza silnik strumieniowy. Od tej chwili pierścieniopłat zaczyna szybko nabierać wysokości, zwiększając ciągle swą prędkość.

Lądowanie pierścieniopłata pokazano schematycznie na rys. 3. Jak widać — możliwe są trzy sposoby lądowania. Najczęściej będzie prawdopodobnie stosowana metoda trzecia, kiedy to pierścieniopłat lecący lotem poziomym na wysokości 100 m nad ziemią w odległości 1,5 km od miejsca lądowania, rozpocznie manewrować na zdławionym silniku wytracając szybkość przez lot na bardzo dużych kątach natarcia. Po przejściu do lotu pionowego i opadnięciu tyłem na ziemię lot pierścieniopłata będzie skończony.

Na zakończenie zapoznamy Czytelników z kilkoma projektami pierścieniopłatów doświadczalnych lub użytkowych.

Rys. 4 pokazuje doświadczalny pierścieniopłat bez pilota. Przy ciężarze 850 kG i silniku o ciągu 1800 kG zdolny ma być on do osiągnięcia prędkości max. 2100 km/h, pułapu 20 km i prędkości pionowego wznoszenia 10 km/min. Byłyby to osiągi rewelacyjne. Reprodukowany w „SP" Nr 9 z br. pierścieniopłat pasażerski z napędem turbośmigłowym zdolny ma być do osiągnięcia prędkości rzędu 450 km/h przy zasięgu 1000 km.

Poważne zastosowanie znaleźć będą mogły pierścieniopłaty jako środek obrony przeciwlotniczej, dzięki temu, że nie wymagają one lotnisk, można je dobrze ukryć w terenie, są tanie, a ich własności lotne zapewniają kontakt z samolotami agresora jeszcze przed osiągnięciem przez nie celu. Użycie pierścieniopłatów jako środka OPL przedstawia poglądowo rys. 5. Jak widać zwykły myśliwiec, mimo równoczesnego startu z myśliwskim pierścieniopłatem, dogoni wroga dopiero za celem.

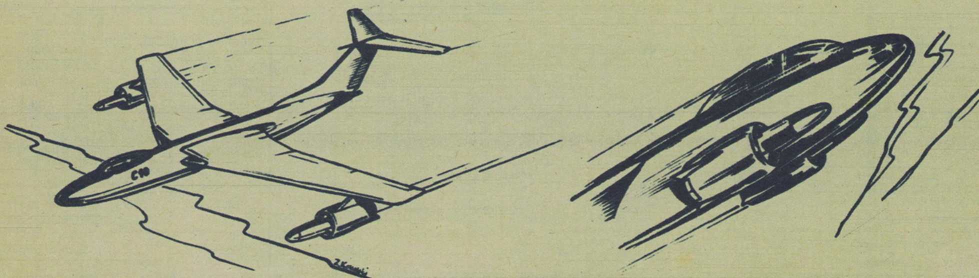


Rys. 6. Jeden ze sposobów użycia pierścieniopłatów w obronie przeciwlotniczej.

Inną wersję zastosowania pierścieniopłatów w obronie przeciwlotniczej pokazuje rys. 6. Polega ona na tym, że z ziemi startuje jeden pierścieniopłat z załogą, „prowadzący" falami radiowymi kilka pierścieniopłatów bez załogi, przeznaczonych do walki. W takim rozwiązaniu osiągi pierścieniopłatów mogą być „wyśrubowane" jeszcze bardziej.

Zastanawiając się nad innym jeszcze użyciem pierścieniopłatów można wyobrazić sobie, że duże samoloty zabierać będą pierścieniopłaty podwieszone pod skrzydłami albo pod kadłubem jako dodatkowe silniki napędowe. Tego rodzaju zastosowanie ilustrują rysunki 7 i 8. Zanim jednak plany te staną się rzeczywistością, nauka lotnicza pokonać będzie musiała wiele przeszkód, jakie piętrzą się na drodze pierścieniopłatów do masowego zastosowania.

Rys. 7 i 8. Inne sposoby użycia pierścieniopłatów.



Jeszcze o klubach!

TRAKTUJĄC artykuł kol. Osińskiej „Kluby czy modelarnie?" (Skrzydlata Nr 15) jako dyskusyjny, chciałbym podzielić się pewnymi uwagami o poruszanej w nim sprawie dalszej drogi rozwojowej małego lotnictwa w Polsce.

Autorka artykułu proponuje stworzenie w każdym województwie jednego wzorowego klubu modelarskiego LPŻ. Będzie to posunięcie, które nie tylko zmniejszy czynsze za lokale, ryczałty itp., ale przede wszystkim podniesie jakość i poziom wyczynów w kraju. Jest to prawda nie podlegająca chyba dyskusji, że jeżeli zbierzemy do jednego ośrodka rozrzuconych po wielu modelarniach czołowych modelarzy, stworzymy im dobre warunki pracy, otoczymy lepszą opieką — to poziom ich wyczynów będzie na pewno wyższy. Poza tym kluby będą spełniały rolę ośrodków promieniujących na całe województwo swoimi osiągnięciami. Jest aspekt nie mniejszy niż pierwszy. Przy organizowaniu klubów należałoby bezwzględnie wziąć to pod uwagę.

A więc — kluby są potrzebne i należy je organizować.

Jest to jednak dopiero jedna strona medalu. Musimy pamiętać również i o gruntownej już we wszystkich dyscyplinach sportu zasadzie „poprzez masowość do wyczynów", a nie odwrotnie. Tymczasem gdybyśmy już w tym roku zorganizowali kluby, powstałaby właśnie taka odwrotna sytuacja. Dlaczego?

Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że nasza obecna kadra instruktorska posiada duże braki wyszkoleniowe (Centrum w Jeżowie miało, jak wiemy, wiele braków i błędów). Sam program szkolenia również nie został do chwili obecnej szczęśliwie rozwiązany. Kol. Osińska proponuje, ażeby obecnie całe szkolenie masowe z wymienionymi wadami i brakami beztrosko przekazać szkołom (w większości), które nie mając własnego nawet skromnego doświadczenia na pewno nie potrafią zmienić tego stanu rzeczy (jeżeli nie zdołała tego dokonać LPŻ). Poza tym szkoły jako placówki oświatowe zechcą realizować szkolenie według innego niż elpeżetowski programu, biorąc pod uwagę przede wszystkim momenty wychowawcze (politechnizacja). Ponieważ kadry instruktorskiej wyszkolonej pod tym kątem nie mamy zupełnie, powstaje jeszcze jedna zasadnicza trudność.

A więc wprowadzając w chwili obecnej kluby i przekazując szkolenie masowe szkołom, zaniedbamy sprawę masowości, a podniesiemy poziom wyczynów, ale... niestety tylko na krótko. Po pewnym czasie staniemy wobec sytuacji nieuniknionej — brak wyczynowców i brak następców. Byłaby to niecięższa depresja w naszym modelarstwie.

Nie wolno zapominać również i o tym, że z chwilą zorganizowania klubów pozostawiamy „na lodzie" kilka tysięcy modelarzy z setek modelarni rozsianych po całym kraju.

Wobec konieczności podniesienia poziomu naszego modelarstwa proponuję:

a) stworzenie w jak najszybszym czasie wzorowej szkoły instruktorów małego lotnictwa. Prowadzenie wzmożonej walki o jeszcze większą masowość modelarstwa,

b) dokładne przeanalizowanie istniejących programów wyszkoleniowych i w oparciu o to stworzenie nowych, biorących pod uwagę wymienione poprzednio aspekty,

c) dla podniesienia wyczynów staranniej i lepiej niż dotychczas opiekować się wyłonioną kadrą narodową (częste obozy treningowe i wyczynowe),

d) stworzenie klubów dopiero wtedy kiedy istniejące modelarnie zostaną przeniesione do szkół w warunkach umożliwiających im dalszy właściwy rozwój działalności.

KAZIMIERZ KLESZCZEWSKI
instr. MDK — Warszawa

Już wkrótce I numer „MODELARZA"

Dodatek do miesięcznika „Elpeżetowiec" — Modelarz poświęcony wyłącznie modelarstwu lotniczemu i morskiemu, wkrótce zostanie rozesłany odbiorcom, to znaczy tym, którzy wpłacili należność za okres co najmniej półroczny.

Pierwszy numer, jak nas informuje redakcja „Modelarza", zawierać będzie bogaty materiał, a między innymi: plan modelu redukcyjnego samolotu P-11-c, plan żaglówki klasy D, plan szybowca przejściowego, przegląd najnowszych silników samozapłonowych i szereg innych atrakcji dla konstruktorów modelarskich.

ZAMAWIAĆ PISMO NALEŻY W WYDZIALE WYDAWNICZYM ZG LPŻ-WARSZAWA, UL. WIDOK 10, WPŁACAJĄC RÓWNOCZEŚNIE NALEŻNOŚĆ Z GÓRY NA KONTO PKO-1 — WARSZAWA — NR 113292. PRENUMERATA PÓŁROCZNA — 9 ZŁ, ROCZNA 18 ZŁ.

Modelarstwo na świecie

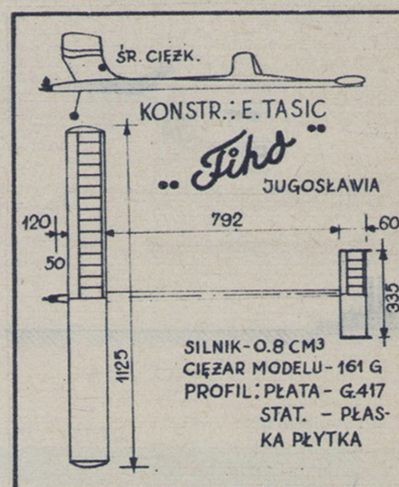
▲ W Moskwie odbyły się niedawno zawody mikromodeli z udziałem 170 modelarzy-juniorów, startujących z 250 modelami. Drużynowo zwyciężyli juniorzy rejonów Moskworeckiego i Leninskiego.

▲ Moskiewski obwodowy komitet DOSAAF przeprowadził dwudniowe seminarium dla społecznych instruktorów małego lotnictwa, w którym wzięło udział 148 osób.

W czasie zajęć uczestnicy zawodów międzynarodowych 1954 r. i pracownicy Centralnego Laboratorium Małego Lotnictwa przekazali instruktorom społecznym swoje doświadczenia w dziedzinie budowy i regulacji wszelkiego rodzaju modeli, łącznie ze zdalnie sterowanymi i odrzutowymi.

▲ W Moskwie w Muzeum Politechnicznym została otwarta wszechzwiązkowa wystawa prac technicznych uczniów. W dziale małego lotnictwa wystawiono ponad 70 różnych modeli, a wśród nich model z napędem odrzutowym W. Wiatkina, model redukcyjny JAK-12R wykonany w Pałacu Pionierów w Rydze, jak też i szereg pomocy naukowych.

▲ W Nowej Zelandii w czasie tegorocznych zawodów modeli szybowców A-2 zwycięzca uzyskał w 5 lotach sumę czasu — 6 min 50 sek. Ustanowiono również nowy rekord kraju lotem — 22 min 1 sek.



▲ W roku bieżącym modelarze czechosłowaccy otrzymają serię kilkuset silników IKAR ze świecą żarową. Silnik ten jest przeznaczony do modeli na uwięzi: redukcyjnych i akrobacyjnych oraz zdalnie sterowanych.

Prototyp IKARA ze świecą żarową, który jest ulepszoną wersją IKARA 6,3 cm³ z zapłonem iskrowym, opracował mistrz Republiki w kategorii modeli akrobacyjnych na uwięzi — M. Herber.

▲ Najkorzystniejsze proporcje ciężarowe nowoczesnych modeli konkursowych z napędem spalinowym, klasy mistrzowskiej FAI:

kadłub, statecznik pionowy, podwozie	—	30%
skrzydła	—	22%
statecznik poziomy	—	8%
silnik, śmigła, zbiornik, wyłącznik	—	40%
Razem:		100%

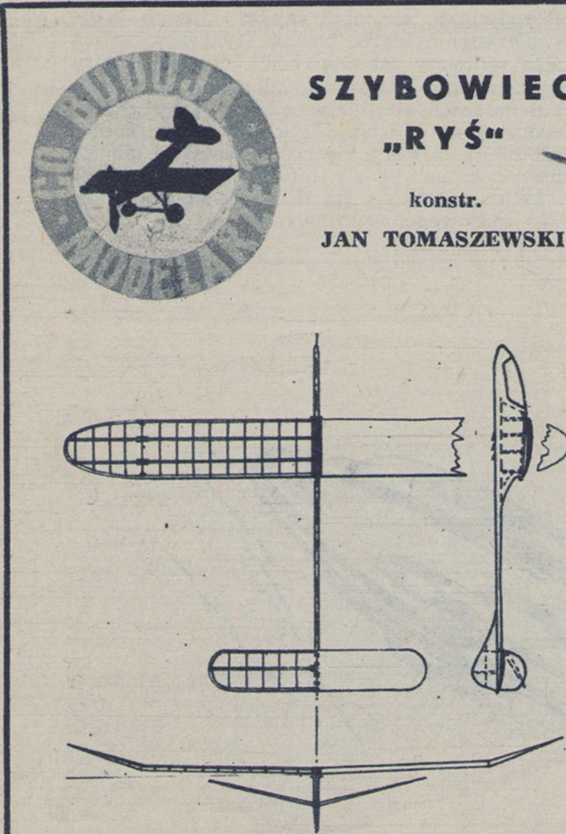
▲ Najkorzystniejsze proporcje ciężarowe nowoczesnych modeli z napędem spalinowym:

kadłub, statecznik pionowy, podwozie	—	30%
skrzydła	—	20%
statecznik poziomy	—	6,5%
silnik, śmigło, zbiornik, wyłącznik	—	43,5%
Razem:		100%

▲ Najkorzystniejsze proporcje ciężarowe nowoczesnych modeli szybowców FAI, klasy A-2:

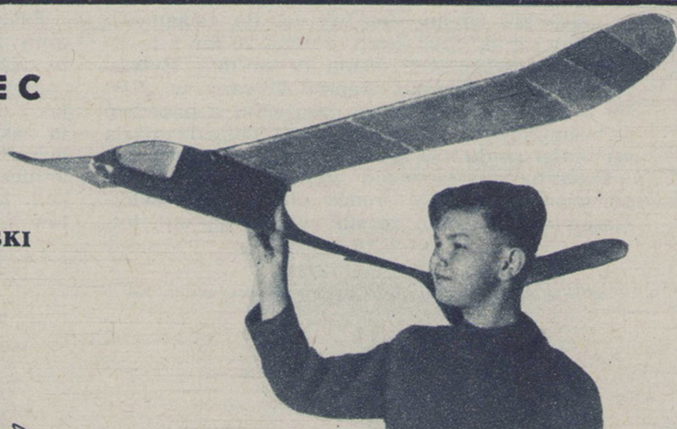
kadłub, statecznik pionowy	38%	35% *)
skrzydła	35%	30%
statecznik poziomy	3,5%	2,5%
wyważenie	26,5%	32,5%
Razem:	100%	100%

*) Dane dla modeli o krótkim nosie.



SZYBOWIEC „RYŚ"

konstr. JAN TOMASZEWSKI



W ub. roku odbyły się w Stalinogrodzie zawody modeli latających pomiędzy Domem Pioniera — Ostrava (CSR), a pracownią modelarstwa lotniczego Pałacu Młodzieży im. Bolesława Bieruta. W roku bieżącym odbyło się w miesiącu maju rewanżowe spotkanie w Ostravie. Modelarze Pałacu między innymi przygotowali modele typu „Ryś".

Jeden z wykonanych modeli tego typu wykonał w dniu 3.IV.55 r. lot trwający 1 godzinę 22 minuty. Przeciętny czas lotu z holu o długości 50 m wynosi 2′ 15″.

DANE MODELU

Rozpiętość	—	1480 mm
Powierzchnia	—	26,6 dcm²
Powierzchnia stat. poziomego	—	7,2 dcm²
Powierzchnia całkowita	—	33,8 dcm²
Ciężar modelu	—	420 G
Kąt nastawienia płata	—	4,5°
Kąt nastawienia statecznika	—	0,5°

Konstrukcja modelu sosnowo-sklejkowa. Pokrycie 2 razy cellonowane.



RYNEK KRAJOWY JEST RÓWNIE WAŻNY

JERZY WOJNAR
Mistrz Sportu

JEDNYM z wniosków Ogólnopolskiej Narady Lotnictwa Sportowego LPŻ jaka odbyła się w Bielsku, w lutym 1955 r., było postanowienie następującej treści: należy niezwłocznie przystąpić do budowy szybowca zawodniczego, przeznaczonego na Mistrzostwa Świata w 1956 roku. Na odbytym w dniu następnym posiedzeniu Rady Szybowcowej APRL powzięto postanowienia szczegółowe, dotyczące tego szybowca. Brzmiały one: dobudować do szybowca „Jaskółka" parę laminarnych skrzydeł, opierzenie motylkowe oraz całkowicie chowane podwozie. Na decyzję Rady, aby wprowadzić jedynie pewne zmiany do „Jaskółki" zamiast budować szybowiec specjalny, wpłynął fakt braku czasu i możliwości SZD, którego obecnym zadaniem pierwszoplanowym jest budowa sprzętu eksportowego.

Trzeba stwierdzić, że nie jest dobrze, iż wtedy, gdy szybownictwo nasze zaczyna stawać się samowystarczalne, właśnie ten sam czynnik, który powoduje jego samowystarczalność — eksport, uniemożliwia równocześnie budowę specjalnego szybowca zawodniczego, koniecznego przede wszystkim na Mistrzostwa Świata. Na skutek bowiem zamówień eksportowych, zakład badawczy został całkowicie zablokowany produkcją, a prace badawcze odsunięte na bardzo daleki plan.

Eksport naszego sprzętu do wielu krajów jest wynikiem uznania zagranicy dla osiągnięć naszego szybownictwa, przede wszystkim w dziedzinie konstrukcji. Aby to uznanie utrzymać trzeba stale wzmacniać dobre imię naszego szybownictwa wyczynowego przez zajmowanie odpowiednich miejsc na zawodach międzynarodowych (nie koniecznie pierwszych) oraz uzyskanie wyników rekordowych, odznak diamentowych i innych wyczynów. Do tych celów konieczny jest szybowiec, o którym była mowa we wnioskach Narady LPŻ w Bielsku. Szybowiec taki jest bezwzględną potrzebą najbliższego czasu. Postanowienia Rady Szybowcowej rozwiązują tę kwesię tylko częściowo, gdyż uwzględniają obecne obiektywne trudności SZD.

SZYBOWIEC ZAWODNICZY

Trzeba tu wyraźnie powiedzieć, że już w roku 1954 pozostaliśmy w konstrukcjach szybowców zawodniczych, nie mówiąc już o eksperymentalnych, w tyle poza wielu krajami. Inne państwa stworzyły cały szereg konstrukcji laminarnych, może nawet opierając się o doświadczenia naszego szybowca laminarnego „Osy", podczas gdy myśmy ich dotąd nie wykorzystali. A przecież profile laminarne dają konstrukcjom dużo większe osiągi aerodynamiczne od profilów zwyczajnych. Okazało się również, że eksploatacja szybowców z profilami laminarnymi wcale nie nastrecza takich ogromnych trudności, jak ich spodziewano się początkowo. Czechosłowacja na MZS w Lesznie przysłała właśnie szybowiec laminarny, aerodynamicznie wyraźnie lepszy od „Jaskółki". Jeżeli nie został on w pełni wykorzystany przez pilota, to chyba tylko dlatego, że latał na nim przede wszystkim pilot-oblatywacz, poświęcający kwestiom wyczynowym ze względu na charakter swej pracy dużo mniej uwagi.

Budowa szybowca zawodniczego powinna u nas zacząć się od modyfikacji istniejących przepisów dotyczących wymagań stawianych takim szybowcom w odróżnieniu od szybowców masowych. Eksploatować mogliby go przede wszystkim piloci o dużym doświadczeniu a więc piloci kadry narodowej. Można by również opracować specjalne, nowe przepisy, pamiętając o tym, że powinny one być pod wieloma względami mniej rygorystyczne. Szybowiec zawodniczy jest bowiem typowym przykładem szybowca jednokierunkowego, od którego wymagą się dużej doskonałości aerodynamicznej, kosztem utraty całego szeregu cech wymaganych od szybowca uniwersalnego i masowego.

I tak szybowiec zawodniczy nie powinien być liczony na chmury burzowe, ponieważ konkurencje wysokościowe zostały skreślone z regulaminów wszystkich poważniejszych imprez szybowcowych krajowych i zagranicznych. Konkurencje prędkościowe natomiast, które nabrały zasadniczego znaczenia, nie wymagają lotów w chmurach burzowych. Na podstawie sprawozdań z lotów prędkościowych można przekonać się, że zasadnicza większość tych przelotów została wykonana pod podstawą chmur typu Cu-congestus i humilis i że termika burz cieplnych zupełnie nie nadaje się do uzyskania nawet średnich prędkości przelotowych. Nie należy też w konstrukcji zwracać zasadniczej uwagi na korkociąg płaski. Figura ta jest bowiem niemożliwa do zaistnienia przypadkowo i w związku z tym absolutnie nie powinna dyskwalifikować szybowca zawodniczego.

Trzeba by również zrezygnować z hamulców aerodynamicznych umieszczonych w skrzydłach. Lot nurkowy rozwiązać można np. za pomocą spadochronika ogonowego. Lądowanie powinno odbywać się na „krokodylach" otwartych pod dużym kątem. Można by również zrezygnować z prawidłowości pilotażu, gdyż zadaniem pilotów wysoko wyczynowych nie jest przechodzenie do szkolenia samolotowego i w związku z tym szybowiec taki mógłby posiadać pilotaż zasadniczo nawet różniący się od pilotażu większości szybowców i samolotów. Główną cechą szybowca zawodniczego musi być doskonała aerodynamika, osiągnięta — o ile to potrzebne — kosztem: łatwości pilotażu, wygody, prawidłowości pilotażu, estetyki, widoczności do tyłu i wielu innych czynników. Szybowiec taki byłby oczywiście eksploatowany jedynie przez pilotów o dużym doświadczeniu wyczynowym i lotniczym.

„JASKÓŁKA" — SZYBOWIEC WYCZYNOWY

Do zupełnie innego gatunku konstrukcji należy „Jaskółka", w której główny nacisk położono na zupełnie odmienne cechy. Należą tu: uniwersalność, łatwość i prawidłowość pilotażu, wygoda kabiny, sterowność, duża doskonałość aerodynamiczna, wytrzymałość mechaniczna, estetyka, duża rozpiętość szybkości, pełna akrobacja, ładny start ze względu na wysokie podwozie i klapy, łatwe lądowanie (hamulce). Wszystkie te cechy czynią z „Jaskółki" doskonały szybowiec wysokowyczynowy dla pilotów o różnych umiejętnościach i zainteresowaniach eksploatacyjnych. Nie nastręcza ona żadnych kłopotów w użytkowaniu począwszy od lotów czasowych, poprzez burzowe do prędkościowych i akrobacyjnych włącznie. Na podkreślenie zasługuje jej niezwykle łatwy i szybki montaż i demontaż, możliwy do przeprowadzenia w 3 osoby, oraz transport na kółku w 2 osoby. Wszystkie te cechy czynią z „Jaskółki" bezkonkurencyjny szybowiec wyczynowy, który przy utrzymaniu naszej pozycji w szybownictwie światowym może przez długie lata interesować odbiorców zagranicznych.

(cdn.)

Całoroczne Zawody Szybowcowe

KOMUNIKAT NR 7

Nareszcie się zaczęło. Wprawdzie skromnie na razie i z niezupełnym jeszcze powodzeniem, ale przy tegorocznym opóźnieniu sezonu szybowcowego już sam fakt wyjścia na trasy przelotowe pierwszych uczestników Całorocznych Zawodów — daje pewne zadowolenie. Zadowolenie przede wszystkim z tego, że — jak się okazuje — piloci niektórych jednostek są w pełnej gotowości wyczynowej, że czuwają i czekają na pierwsze sprzyjające warunki kapryśnej wciąż jeszcze pogody, żeby zaatakować powietrzne szlaki z całą siłą sportowej ambicji.

Próbką takiego ataku był dzień 4 maja. Zachęcające „na oko" warunki termiczne poderwały do lotu Warszawę, Lisie Kąty i Łódź.

Z Warszawy wystartowało pięciu pilotów, z których Jerzy Popiel na „Jaskółce" przedsięwziął docel powrotny Warszawa-Ostrów Wlkp.—Warszawa, zaś Wanda Szemplińska i Roman Sochacki na „Bocianach" oraz Lucyna Bajewska na „Jaskółce" i Jerzy Pomianowski na „Musze" zamierzyli również docel powrotny, ale na trasie Warszawa—Kielce—Warszawa. W efekcie parogodzinnych zmagań Popiel osiągnął Ostrów i w drodze powrotnej zmuszony został do lądowania pod Ociążem przelatując około 250 km łącznej odległości. Szemplińska po przebyciu 130 km zakończyła swój przelot w Suchedniowie o niecałe 20 km od Kielc, Sochacki przeleciał 120 km, lądując w Szydłowcu, Bajewska w Białobrzegach (ca 70 km), a Pomianowski wrócił na lotnisko wyjściowe, stwierdziwszy na trasie niezbyt korzystne warunki.

Z Lisich Kątów wystartowali w tym dniu, z zamiarem wykonania przelotu do Poznania i z powrotem, piloci: Wojnar, Grabowski, Dankowski i Niechwiejczyk — na „Jaskółkach" oraz Gołębiowski na „Musze". Jedynie Wojnar zdecydował się zaatakować zamierzoną trasę, kapitulując zresztą pod Trzciewcem, po przebyciu około 50 km. Wszyscy pozostali natomiast zawrócili z drogi, lądując w Lisich Kątach.

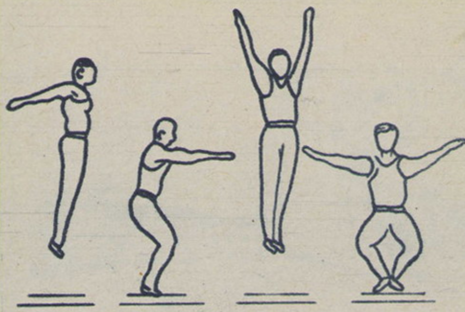
Z Łodzi Przybylski na „Jaskółce" ruszył w tym dniu na trasę docelu powrotnego: Łódź—Poznań—Łódź. I jemu także nie powiodło się lepiej — zmuszony został do lądowania w Złotej Górze, po przeleceniu około 70 km.

Na marginesie wiadomości o tym pierwszym zrywie szybowników chcemy podkreślić ambitne plany wyczynowe Aeroklubu Warszawskiego. Wynikają one z zamierzonych w dniu 4 maja przelotów: Popiel atakując trasę Warszawa—Ostrów Wlkp.—Warszawa, łącznej długości 470 km, atakował rekord światowy w konkurencji przelotu docelowo-powrotnego, który wynosi 418,98 km. Podobnie Szemplińska i Bajewska zamierzonym przelotem Warszawa—Kielce—Warszawa — atakowały kobiece rekordy świata w tej konkurencji, przy czym pierwsza w kategorii szybowców dwu — a druga jednomiejscowych. Z dużym zadowoleniem obserwujemy to pochwały godne nastawienie wyczynowe Aeroklubu Warszawskiego, które zdaje się jest wynikiem harmonijnej współpracy pomiędzy nowym Kierownictwem i Radą Aeroklubu. Życzymy tej współpracy jak najlepszych wyników a pilotom nareszcie dobrej pogody lotnej.

Martwi nas natomiast nieprzerwany wciąż jeszcze sen zimowy Aeroklubu Śląskiego. Czy szybownicy tego do niedawna ruchliwego ośrodka wyczynowego nie zamierzają w tym roku w ogóle wystartować?



Rys. 1.



Rys. 2.



Rys. 3.

GIMNASTYKA SPADOCHRONIARZA

DR WACŁAW KORNASZEWSKI
GOBLL

PRZY analizie czynności skoczka spadochronowego podczas skoku i lądowania mimo woli nasuwa się pytanie, co należy jeszcze uczynić dla bezpieczeństwa skaczącego człowieka oraz czy do programu szkolenia spadochronowego można włączyć takie zajęcia, które by lepiej przygotowywały kandydata do tej dziedziny sportu lotniczego.

Dla zabezpieczenia życia skaczącego człowieka wykorzystano już wszystkie niemal możliwości i środki. Niemniej wydaje się, iż do realizacji wyżej wymienionych postulatów można by dodać jeszcze jedno — troskę o pełną sprawność fizyczną skoczka, o jego dobrą formę sportową.

Warto się zastanowić: czy wysoki poziom sprawności fizycznej jest skoczkowi naprawdę tak bardzo potrzebny i pomocny w wykonywaniu jego lotniczych zadań?

Niewątpliwie, tak! Potwierdzają to nie tylko obserwacje dokonywane bezpośrednio na lotnisku, ale także dane statystyczne i wyniki badań przeprowadzane przez GOBLL oraz liczne wypowiedzi samych skoczków. Ostatnio w „Skrzydlatej" ukazują się ciekawe fragmenty książki pod tutułem „Z dużych wysokości". Jej autor, zasłużony Mistrz Sportu ZSRR — Paweł Storczenko, przy omawianiu przygotowań do grupowych skoków wysokościowych również podaje, iż w przebiegu szkolenia specjalny nacisk był położony na podniesienie sprawności i kondycji fizycznej. Obok rannej gimnastyki wiele czasu poświęcano na gry sportowe, zwłaszcza siatkówkę, pływanie oraz skoki do wody.

Często można usłyszeć, że na zawodach skoczek nie mógł już „dociągnąć" do koła, bo omdlewały mu ręce. Tak więc brak dostatecznej sprawności mięśni kończyn górnych był powodem, iż manewrowanie linkami sprawiło wiele trudności i między innymi przyczyniło się do uzyskania gorszego wyniku. Nie tylko manewrowanie linkami w powietrzu wymaga odpowiedniej zaprawy. Wyjście na skrzydło samolotu lecącego z dużą szybkością, skok głową w dół, technika prawidłowego prowadzenia ciała, wyprowadzenie z korkociągu, lądowanie, szybkie gaszenie czaszy przy dużym wietrze itp. — wymagają dobrej sprawności całego organizmu, którą zdobywać można przede wszystkim drogą uprawiania odpowiednich ćwiczeń „na ziemi".

I tak: ćwiczenia polegające na ruchach nóg w przód dają w efekcie wzmocnienie mięśni pośladkowych, mięśnia czworogłowego, mięśni uda oraz mięśnia trójgłowego łydki. Przy ruchach nóg w przód rozwijają się ponadto mięśnie proste brzucha (rys. 1). Można by w ten sposób zrobić analizę działania ruchu na rozwój poszczególnych grup mięśniowych i równocześnie prowadząc obserwację udziału tych mięśni w czasie czynności lądowania, trzeba dojść do wniosku, iż tylko duża ilość odpowiednich ćwiczeń może zapewnić spadochroniarzowi dobrą „skoczność" (rys. 2). Lądowanie ze spadochronem powinno być miękkie i sprężyste oraz wymaga między innymi dużej ruchomości w stawach, silnych i elastycznych mięśni nóg. Podobnie wiadomo, że każdy skok łączy się z większym lub mniejszym wstrząsem. Może to w rezultacie sprawiać u osób o kondycji astenicznej opadnięcie trzew, przewlekłe zaparcie itp. W tych przypadkach pewnym zabezpieczeniem jest dobre wyrobienie mięśni brzusznych drogą odpowiednich ćwiczeń.

Rola gimnastyki w przygotowaniu do właściwej dyscypliny sportu jest ogromna. Nie można sobie dziś wyobrazić lekkoatlety, pływaka, piłkarza, boksera itp., który by nie uprawiał odpowiednich ćwiczeń gimnastycznych. Na przykład w pionie wodnym do chwili obecnej stosuje się tzw. „gimnastykę marynarza". Zawiera ona szereg odpowiednich ćwiczeń (rys. 3), które przyczyniają się do wyrobienia u marynarzy siły, zręczności oraz do zaszczepienia praktycznych nawyków niezbędnych w pracy na morzu.

Spachroniorstwo jest właśnie taką samą dziedziną, gdzie gimnastyka jest niezbędnie potrzebna. W tych okolicznościach dla potrzeb spadochroniarstwa powstała „Gimnastyka spadochroniarza", opracowana przez Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu, dzięki pomocy kierownika katedry gimnastyki przy Wyższej Szkole Wychowania Fizycznego we Wrocławiu — mgr Wajnerta. Celem gimnastyki jest wywarcie ogólnego, harmonijnego i wszechstronnego wpływu na wszystkie czynności organizmu.

Endre Kerezsi — wybitny węgierski wychowawca fizyczny uważa, że już niemowlę wykazuje instynktownie dążenie do ruchu, który to można uważać za pierwszy rodzaj sportu uprawiany w tym wieku. Niemowlęta wykonują różne ruchy toczenia się w bok, w jedną lub w drugą stronę, próbują robić „mostek" na głowie i nogach. Są to ćwiczenia, których dziecka nie umiejącego chodzić nikt nie uczył, nikt mu ich nie pokazywał, a jednak stara się ono je wykonać. Możemy u dziecka zauważyć zadowolenie, jeżeli przy pewnym wysiłku uda mu się przyjąć odpowiednią postawę (rys. 4). Tak więc od najmłodszych lat ruch, jako podstawowy element gimnastyki, jest naszą życiową koniecznością, wpływa na rozwój człowieka zarówno pod względem psychicznym jak i fizycznym.

Wpływ ten obserwujemy między innymi na układzie ruchowym, który bierze bezpośredni udział w ćwiczeniach. Przy odpowiednim ich dobraniu wszystkie mięśnie szkieletowe są jednolicie obarczone pracą i w rezultacie powiększają swój obwód. Ponieważ mięśnie za pośrednictwem ścięgien łączą się z układem kostnym, równocześnie dochodzi (zwłaszcza w okresie młodzieńczym) do wzrostu i grubienia kości. W następstwie ruchu szkielet człowieka staje się grubszy, solidniejszy i cięższy (rys. 5). Poza tym obserwujemy u tych osób korzystny wzrost, szeroką klatkę piersiową, mocny układa pasa barkowego.

(cdn.).



Rys. 4.



Rys. 5.

OD SKOKÓW DO LOTÓW

PAWEŁ STORCZENKO
Zasłużony Mistrz Sportu

(Ciąg dalszy).

Gdy pomyślałem, że do ziemi pozostało jeszcze ze 20 metrów, zobaczyłem ją tuż przed sobą oświetloną moimi latarkami. Mimo woli wystawiam ręce do przodu, by złagodzić uderzenie, a przez głowę przelatuje myśl: co to jest, że ląduję na twarz zupełnie tak, jak przy spadaniu na płask podczas opóźnienia? Czy stało się coś ze spadochronem? A ziemia zamiast „upaść" na mnie (podczas lądowania na spadochronie ma się złudzenie, że to nie skoczek zbliża się do ziemi, ale ziemia zbliża się do skoczka), oświetlona latarkami ucieka coraz prędzej do przodu. Nie mam pojęcia co się stało. Jeszcze chwila, dłonie moje ślizgają się po trawie gdzieś w dół. Wreszcie nogi uderzają o coś i przewracam się na bok. Podnoszę się szybko, by zgasić spadochron. Ale nie ma wiatru i czasza kołysząc się lekko opada na ziemię.

Dopiero po chwili zrozumiałem co się właściwie stało. Otóż podczas opadania wydawało mi się w nierównomiernym świetle latarek, że widzę równe pole, a tymczasem wylądowałem na stoku wąwozu. Wąwóz był głęboki, kręty, o brzegach prawie pionowych. Gdyby w tej chwili zobaczył mnie ktoś z boku, pomyślałby sobie: co za licho spadło z nieba i jeszcze chichocze? Ale mnie naprawdę chciało się śmiać. Wyjąłem rakietnicę, wgramoliłem się na brzeg parowu i wystrzeliłem umówioną rakietę. Zielona kometa zostawiając na niebie smugą oznajmiła oczekującym na lotnisku, że wszystko jest w porządku. Wiem, że na lotnisku oczekiwali mnie od chwili opuszczenia samolotu, gdyż pilot podał im drogą radiową, że wyskoczyłem, a oni równocześnie włączyli swoje sekundomierze. Wiele par oczu wpatrywało się od tej chwili w wygwieżdżone niebo i po pewnym czasie mogli odróżnić między gwiazdami dwa opadające światła moich latarek. Dobrze rozumiałem uczucie i nastrój jaki opanował wówczas moich kolegów i przyjaciół: strzałki sekundomierzy już dwa razy obiegły dokoła tarczę, a spadochronu nie widać nad lotniskiem.

Teraz po wystrzeleniu rakiety wszystko zostało wyjaśnione. Mogę powrócić do parowu, by zwinąć spadochron. Mogę też nareszcie zdjąć ciężki ekwipunek wraz z barografem. Barograf zaplombowali przed startem komisarze sportowi. Zostanie on rozplombowany dopiero w Moskwie i dopiero tam, po dokładnym odczytaniu i sprawdzeniu taśmy będzie wiadomo, czy zostały spełnione wszystkie warunki skoku rekordowego.

Gdy wygramoliłem się z powrotem na brzeg parowu dźwigając na plecach spadochron, mignęły światła reflektorów. Latarką pokazałem kierunek nadjeżdżającemu samochodowi, a miganie reflektorem odpowiedziało, że mnie dostrzegli. Wreszcie podjeżdża samochód, otaczają mnie koledzy, ściskając ręce, a ja dopytuje się o swoje spadochroniarki: ile widzieli rakiet? Czy wszystko w porządku?

Potem razem udajemy się na poszukiwanie dziewcząt. Pierwszym, który wskazał nam drogę, był staruszek kołchoźnik pilnujący zabudowań. Pokazuje nam, w której stronie widział rakiety. Za chwilę zatrzymuje samochód drugi wieśniak, podając zupełnie inny kierunek. Jedziemy więc w drugą strone. Omijamy wąwóz i jakieś stawy. Ze strachem oglądam błyszczącą powierzchnię stawu. A co będzie, jeżeli któraś ze spadochroniarek wylądowała na nim? W swoim ciężkim ekwipunku? Co prawda najbliższe wsie zostały powiadomione o nocnych skokach i przy stawach rozstawiono dyżurnych. Po całonocnych poszukiwaniach dopiero o świcie znaleźliśmy wszystkie spadochroniarki. Oczekiwały nas zmęczone, ale wesołe i ożywione. Również ich lądowanie odbyło się bez żadnych wypadków.

Interesujące jest, jak wielka była różnica pomiędzy naszymi skokami. Spadochroniarki, które wyskoczyły o wiele wcześniej ode mnie i natychmiast otwierały spadochrony, zostały zniesione przez wiątr o prawie 19 kilometrów i dlatego szukaliśmy ich całą noc. Ja natomiast, wykonując skok z opóźnieniem, w ciągu dwóch minut przeleciałem 6 500 m i wylądowałem w pobliżu celu. (cdn.)

ŻEBY NIE ZABRAKŁO DIAMENTÓW

TADE[redacted] REJNIAK

ZAMIESZCZONY niżej wykaz pilotów posiadających Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami, zestawiony według najświeższych publikacji FAI, daje nam powód do niewątpliwego zadowolenia: w łącznej liczbie 37 zdobywców Diamentowej Odznaki znajdujemy 18 nazwisk szybowników polskich. Proporcja ta jest poważnym osiągnięciem naszego sportu szybowcowego i świadczy o tym, że w szeregu krajów, reprezentujących wysoki poziom rozwoju szybownictwa, mamy jedną z najliczniejszych grup pilotów legitymujących się wyczynami na miarę światową.

Stwierdzenie tej korzystnej dla nas sytuacji daje z jednej strony — jak już powiedzieliśmy — powód do zadowolenia, z drugiej jednak nasuwa równocześnie pytanie, jakie mamy perspektywy utrzymania tego zaszczytnego prymatu także i w przyszłości? Spróbujmy przeprowadzić krótkie rozważanie na ten temat.

Poza naszymi osiemnastoma „pełnymi diamentowcami" mamy w tej chwili jeszcze 23 takich, którzy spełnili już po dwa warunki diamentowe, mianowicie przelot docelowy 300 km i przewyższenie 5000 m. Z liczby tej trzeba odliczyć trzech pilotów, którym charakter ich pracy zawodowej, bądź też inne istotne przyczyny nie pozwolą prawdopodobnie w najbliższym czasie zaangażować się w sporcie szybowcowym wyczynowo. A zatem pozostaje dwudziestu kandydatów, którzy w roku bieżącym lub przyszłym mogą i powinni wykonać przeloty 500 km, dopełniając tym samym swoje odznaki diamentowe. W dalszym zapleczu dla wyczynu wysokiego mamy jeszcze 56 szybowników, posiadających obecnie po jednym warunku diamentowym. Nie szarżując zbytnio można chyba przypuścić, że połowa tej ilości pilotów też powiększy z czasem grono zdobywców pełnych odznak diamentowych.

Tak więc wygląda stan naszych aktualnych rezerw w dziedzinie wyczynu diamentowego. Że stwarzają one pewne zabezpieczenie dalszego rozrostu tego wyczynu w najbliższej przyszłości, to jest pewne. Lecz czy są wystarczające dla utrzymania naszej obecnej pozycji międzynarodowej pod tym względem?

Trudno jest odpowiedzieć, czy rezerwy nasze są duże, czy małe, nie znając odpowiednich liczb przeciwstawnych sportu szybowcowego innych krajów. Żeby jednak wyrobić sobie przynajmniej przybliżony pogląd na interesującą nas sytuację, możemy oprzeć nasze dociekania na ruchu wyczynowym w zakresie srebrnych i złotych odznak szybowcowych, bo właśnie te dane znajdujemy częściowo w publikacjach statystycznych FAI, dotyczących okresu od roku 1949 do 1953 włącznie. Do porównania bierzemy te spośród krajów objętych statystyką FAI, które wykazują największe wartości liczbowe. W sumarycznym ujęciu, bez rozbicia na poszczególne lata, daje nam to następujące, ze wszech miar godne uwagi zestawienie:

	W latach 1949—1953 zdobyto łącznie		
	Srebrnych Odznak Szybowcow.	Złotych Odznak Szybowcow.	Diamentow. Odznak Szybowcow.
Francja	1243	95	5
Szwecja	1324	85	—
Szwajcaria	419	22	—
USA	83	19	6
W. Bryt.	260	11	—
Polska	480	88	11

Można z tego porównania wysnuć kilka dosyć różnych wniosków:

— że we Francji i w Szwecji, gdzie aerokluby korzystają z pewnych subwencji państwowych, ruch szybowcowy w zakresie wyczynu podstawowego jest bardzo ożywiony,

— że w obu tych krajach, gdzie wyczynowy awans pilota jest **jednak** w znacznej mierze uzależniony od indywidualnych możliwości opłacania kosztów treningu szybowcowego, wyczyn wysoki jest wyczynem elitarnym i jego masowość stoi w ogromnej dysproporcji do masowości wyczynu podstawowego,

— że w Szwajcarii, w Wielkiej Brytanii, a zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych, z tych samych finansowych przyczyn ruch wyczynowy jest jeszcze bardziej elitarny i to od jego najniższego szczebla począwszy,

— że u nas, wobec zupełnej bezpłatności treningu w aeroklubach wyczynowy awans pilotów jest największy i że — jak wynika to właśnie z liczbowego porównania — jego proporcje na kolejnych szczeblach od wyczynu podstawowego do wysokiego, układają się najbardziej harmonijnie.

Przy tych wszystkich niewątpliwie korzystnych dla naszych rozważań wnioskach, pozwalających mieć uzasadnione nadzieje na stały wzrost ilości zdobywanych odznak diamentowych, rzuca się jednak w oczy stosunkowo mała, w porównaniu z innymi krajami, ilość zdobywanych u nas odznak srebrnych. Spostrzeżenie



wydaje się dość ważkie, bo przecież wyczyn podstawowy jest właśnie tą bazą, która limituje rozrost wyczynu wysokiego. Bardzo dobrze, że nasi szybownicy na ogół nie poprzestają na uzyskaniu srebrnej odznaki i stosunkowo licznie zdobywają kolejno wyższe wyczyny warunkowe, ale jeżeli mówimy o naszym szybownictwie jako o sporcie masowym, to ta masowość powinna mieć stanowczo szersze odzwierciedlenie w ilości zdobywanych odznak srebrnych. Zagadnienie nie jest nowe i było już wielokrotnie sygnalizowane na łamach naszej prasy lotniczej. Było także szeroko omawiane przy okazji podsumowań rocznych osiągnięć pracy wyczynowej w aeroklubach. Po raz pierwszy natomiast rozważamy je na tle wyników innych krajów i w tym świetle rysuje się ono szczególnie ostro.

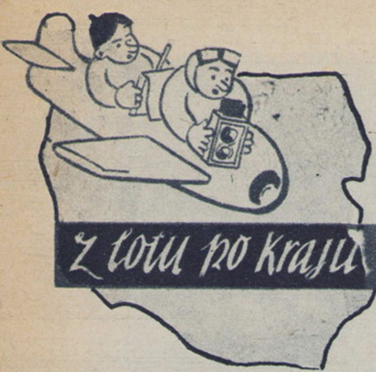
Tak więc na pytanie postawione we wstępie naszych rozważań możemy sformułować następującą — zdaje się trafną odpowiedź: Nasza obecna, korzystna pozycja w zakresie szybowcowego wyczynu wysokiego, ma rezerwy rozwojowe i w najbliższej przyszłości nie powinna ulec osłabieniu. Dla utrzymania jej jednak również w latach dalszych, konieczne jest znaczne i to natychmiastowe poszerzenie bazy wyczynu podstawowego.

Zwróćmy przeto baczną uwagę na to zagadnienie naszej codziennej pracy szybowcowej w klubach, żebyśmy za kilka lat mogli patrzeć na wykaz zdobywców Diamentowej Odznaki z równym dzisiejszemu zadowoleniem.

Foto: B. Koszewski (2)



L. p.	Imię i nazwisko	Data zdobycia odznaki	Kraj	Data wykonania		
				Przelotu otwartego — 500 km	Przelotu docelowego — 300 km	Przewyższenia 5000 m
1.	John Robinson	1.7.50	USA	19.7.47	**1.7.50**	1.1.49
2.	**Tadeusz Góra**	23.7.50	**Polska**	18.5.38	13.8.39	**23.7.50**
3.	Gerard Pierre	30.6.51	Francja	30.6.51	48	**8.6.51**
4.	J. Shelley Charles	3.8.51	USA	**3.8.51**	14.7.47	18.7.49
5.	Jacques Lebeau	21.5.52	Francja	**21.5.52**	26.4.52	·6.51
6.	Eric Nessler	22.5.52	Francja	14.7.47	**22.5.52**	8.7.51
7.	Paul Bickle	17.8.52	USA	**17.8.52**	17.5.52	13.4.52
8.	Raymond Parker	17.8.52	USA	**17.8.52**	14.7.47	12.11.51
9.	W. S. Ivans Jr.	19.8.52	USA	**19.8.52**	2.4.50	29.12.49
10.	Paul Rudolf Opitz	27.8.52	USA	**27.8.52**	2.8.39	3.8.38
11.	Gerard Tahon	8.2.53	Francja	23.7.52	4.8.52	**8.2.53**
12.	M. Choisnet-Gohard	9.5.53	Francja	**9.5.53**	17.7.50	16.12.50
13.	**Andrzej Ziemiński**	29.5.53	**Polska**	**29.5.53**	12.6.51	6.12.51
14.	**Stanisław Skrzydlewski**	29.5.53	**Polska**	**29.5.53**	10.6.52	5.6.51
15.	**Zdzisław Przyjemski**	29.5.53	**Polska**	**29.5.53**	12.6.51	1.12.50
16.	**Zbigniew Kirakowski**	26.6.53	**Polska**	29.5.53	21.6.51	**26.6.53**
17.	**Roman Zydorczak**	26.6.53	**Polska**	19.7.52	19.7.52	**26.6.53**
18.	**Henryk Zydorczak**	26.6.53	**Polska**	29.8.52	7.7.52	**26.6.53**
19.	**Jerzy Popiel**	6.7.53	**Polska**	**6.7.53**	12.6.51	2.6.52
20.	**Marian Gorzelak**	6.7.53	**Polska**	**6.7.53**	7.7.52	22.5.53
21.	**Antoni Śmigiel**	6.7.53	**Polska**	**6.7.53**	10.6.52	12.7.52
22.	**Jerzy Wojnar**	28.7.53	**Polska**	**28.7.53**	12.6.51	4.6.51
23.	Joachim Kuettner	4.4.54	Niemcy Zach.	19.3.52	4.4.54	19.3.52
24.	Roland Cogne	18.4.54	Francja	16.4.54	25.4.52	8.2.54
25.	Andre Breuil	16.4.54	Francja	16.4.54	12.5.51	15.4.54
26.	Max Gasnier	16.4.54	Francja	16.4.54	20.7.45	8.2.52
27.	Maurice Kirschroff	18.4.54	Francja	18.4.54	12.5.49	3.7.52
28.	Yves Giard	18.4.54	Francja	18.4.54	3.9.53	17.2.54
29.	Charles Fevre	18.4.54	Francja	18.4.54	25.5.52	8.6.50
30.	**Rudolf Kopernok**	15.5.54	Francja	13.7.52	16.4.54	26.5.54
31.	Roger Biagi	26.5.54	**Polska**	**15.5.54**	21.6.51	14.12.50
32.	**Wanda Szemplińska**	24.7.54	**Polska**	**24.7.54**	20.6.53	26.6.53
33.	**Tadeusz Szymczak**	28.7.54	**Polska**	**28.7.54**	29.7.53	8.12.54
34.	**Stanisław Cnotliwy**	24.10.54	**Polska**	19.7.52	19.7.52	**24.10.54**
35.	**Rajmund Jakub**	24.10.54	**Polska**	24.7.54	28.4.54	**24.10.54**
36.	**Erazm Kapała**	24.10.54	**Polska**	24.7.54	27.6.52	**24.10.54**
37.	**Andrzej Brożek**	8.11.54	**Polska**	16.7.53	20.4.53	**8.11.54**



Eliminacja do zawodów Ostrawskich

SILNE, porywiste wiatry, a nawet deszcze i śniegi nie powstrzymały modelarzy województwa stalinogrodzkiego i Wojewódzkiej Rady Modelarskiej od przeprowadzenia eliminacji do zawodów Ostrawa — Stalinogród, mających odbyć się w dniach 8—10 maja br. w Ostrawie. Najlepsze wyniki w eliminacjach uzyskali, kwalifikując się jednocześnie jako zawodnicy w konkurencjach modeli:

Szybowcowych — Jerzy Klajman z Cieszyna, Jerzy Niemiec z Cieszyna, Józef Zdrzałek z Chorzowa.

Gumówek — Teodozja Szost ze Stalinogrodu, Franciszek Hajde z Orzegowa, Józef Szymura z Chorzowa.

Silnikowych — Maksymilian Paździorek ze Stalinogrodu, Rajmund Kudełko z Siemianowic, Ludwik Zieliński z Tarnowskich Gór.

W odnajdywaniu zaś zaginionych modeli w czasie eliminacji szczególnie wyróżnili się z kibiców ob. ob. Andrzej Czechowski z Niwki k/Mysłowic i Ryszard Pruszek z Będzina. W imieniu Rady Modelarskiej oraz modelarzy składam tą drogą podziękowanie wyżej wymienionym, jak również Polskiemu Radiu w Stalinogrodzie i Dziennikowi Zachodniemu.

Józef Zdrzałek
Chorzów

W Czeladzi zaniedbano modelarstwo

Naprawdę trudno i smutno jest pisać o biurokratycznym stosunku Zarządu Miejskiego LPŻ i Miejskiej Rady Narodowej w Czeladzi do małego lotnictwa, a z drugiej strony o wielkim entuzjaźmie młodzieży do lotnictwa. W liście swym chcę przedstawić przebieg starań i dążeń w celu zorganizowania modelarni, które jednak nie dały rezultatu. Otóż równo 4 lata temu, kiedy jeszcze razem z kolegami chodziliśmy do 7 klasy szkoły podstawowej, chcieliśmy mieć modelarnię i dołożyliśmy wszelkich starań, aby uzyskać lokal, jednak te wszystkie skomplikowane dążenia skończyły się na papierkowej robocie.

Przezwyciężając niepowodzenia założyliśmy więc, mówiąc po prostu, „modelarnię nielegalną". Staraliśmy się sami o materiał, a wielki entuzjazm dopomagał nam w wykonywaniu modeli. Pracowaliśmy w warsztacie u jednego z kolegów. Była to właściwie szopa, gdzie wilgoć, kapiąca woda i zimno robiły z naszych konstrukcji niezdatne do lotu i niezgrabne modele. Wielki nawet wysiłek szedł na marne. Brak modelarni nie pozwolił nam wykonywać modeli wyczynowych i w ogóle dobrych, a o modelach silnikowych jak i silniczkach mogliśmy jedynie marzyć. Taki stan trwał do połowy 1953 roku, kiedy to w jednej ze szkół została otwarta modelarnia. Cała praca nowootwartej modelarni ograniczyła się do wykonania kilku modeli szkolnych typu „Żak" i modeli przejściowych. Modelarnia obecnie nie rozwija żadnej działalności. A młodzi adepci małego lotnictwa bez możliwości budowy modeli tracą swój talent i czas.

Dlatego ja i wszyscy moi koledzy zapytujemy, czy długo taki stan letargu będzie jeszcze trwał i za Twoim pośrednictwem, „Skrzydlata Polsko", pragniemy obudzić czeladzkie LPŻ. Bo zamiast rozwijać modelarstwo, szkolić nowe kadry lotnicze, tutejsza LPŻ ogranicza się tylko do sportów wodnych, a od czasu do czasu ogłasza także, że w Będzinie czy Sosnowcu odbywają się kursy modelarskie. Dlatego czas już ocknąć się i rozpocząć ożywioną działalność, bo młodzi chłopcy na naszym terenie mają wyjątkowe zamiłowanie do lotnictwa.

Edward Watoła — Czeladź

MODELARNIA BEZ LOKALU

ZARZĄD Powiatowy LPŻ w Śremie postanowił założyć modelarnię powiatową. Pomoc w urządzeniu i prowadzeniu modelarni zaofiarowała Wielkopolska Fabryka Przyczep i Wozów w Śremie, a jako wykładowca — udział swój zgłosił ob. Stanisław Roszkowski. Zdawałoby się więc, że nic nie stoi na przeszkodzie w uruchomieniu modelarni, bo nawet młodzież chętnie i licznie się zgłosiła. Jedno tylko... ale, a mianowicie sprawa lokalowa komplikuje zamierzenia modelarskie.

Wprawdzie ZP LPŻ występował o lokal do śremskich władz miejskich, ale jak dotychczas bezskutecznie. Może by więc pomógł mu rozwiązać tę kwestię Zarząd Wojewódzki LPŻ w Poznaniu — zawsze to władza wojewódzka i o podopiecznych powinna dbać.

Jacek Maćkiewicz
Śrem Wlkp.

Zawiedziona przyjaźń do LPŻ

ZWRACAŁEM się do Zarządu Wojewódzkiego LPŻ w Gdańsku w sprawie podania mi warunków przyjęć na szkolenie spadochronowe, a także chciałem się dowiedzieć w jaki sposób mogę nabyć odznakę skoczka spadochronowego. Odpowiedzi do dnia dzisiejszego nie otrzymałem. Bardzo mi przykro z tego powodu, bo przez długie lata byłem członkiem Ligi Lotniczej i LPŻ. Ostatnio przed trzema miesiącami ukończyłem służbę wojskową, podczas której przeszedłem szkolenie spadochronowe i mam już za sobą kilka skoków.

Dlatego właśnie nadal marzeniem moim jest uprawiać ten piękny sport, a nie tylko czytać o wyczynach innych skoczków w „Skrzydlatej". Żałuję bardzo, że ZW LPŻ w Gdańsku lekceważy listy zainteresowanych lotnictwem, zwłaszcza że niedawno byłem żołnierzem i nie spodziewałem się, że takich mam właśnie przyjaciół w Lidze Przyjaciół Żołnierza.

Henryk Kleinschmidt
Tczew

Apelujemy do ZP LPŻ w Częstochowie

MŁODZIEŻ z Poraja apeluje do Zarządu Powiatowego LPŻ w Częstochowie o założenie modelarni. Chcemy modele budować w Poraju, a nie dojeżdżać do innych odległych miejscowości, które mają własne modelarnie. Nasza GRN na pewno się zgodzi i pomoże w zorganizowaniu modelarni lotniczej, chodzi tylko o inicjatywę LPŻ, a tyle Zarząd Powiatowy chyba może dla nas zrobi?...

Henryk Marchewka
Poraj

Nagroda tygodnia

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. Edward Watoła z Czeladzi za korespondencję pt. „W Czeladzi zaniedbano modelarstwo".

W odpowiedzi na krytykę

Może odprawa pomoże...

POD takim tytułem w nr 10(192) naszego pisma ukazała się notatka krytykująca złe zaopatrzenie w materiały modelarskie modelarni województwa krakowskiego oraz pracę Terenowej Rady Modelarskiej.

Zarząd Wojewódzki LPŻ w odpowiedzi na notatkę stwierdza, że zarzuty w niej zawarte są słuszne. Wyjaśnia przy tym, że po dogłębnej analizie działalności magazynu, został on uporządkowany i ustalono terminy wydania materiałów. Obecnie rytmiczne zaopatrzenie modelarni będzie uzależnione jedynie od dostawy materiałów.

Zarząd Wojewódzki LPŻ w Krakowie zrozumiał swoje błędy i naprawił je — tak wynika z listu. W rzeczywistości jest jednak inaczej. Pisze o tym kierownik modelarni w Wadowicach ob. Bronisław Malczyk: „ZW LPŻ w Krakowie z dniem 1 kwietnia obiecywał otwarcie magazynu, a tym samym wydanie oczekiwanych przez nas od paru miesięcy materiałów modelarskich. „Prima Aprilis" dla nas niewesoły, bowiem w pierwszej połowie kwietnia dwa razy wysyłaliśmy samochód do Krakowa, który jednak wracał bez materiałów. Magazyn materiałów modelarskich był w dalszym ciągu zamknięty. W związku z tym zapytuję ZW, jak długo jeszcze będzie taki stan trwał. Czas najwyższy, aby młodzi modelarze, którzy uczą się teorii już od lutego br. rozpoczęli zajęcia praktyczne. Przy okazji pragnę zapytać ZW, kiedy wreszcie wypłaci mi uposażenie w wysokości 200 zł miesięcznie, z którym zalega od lutego br. tj. od chwili rozpoczęcia przeze mnie pracy w modelarni?"

Wniosek z tego, że w Krakowie nie jest wesoło. Ze swej strony przypominamy ZW LPŻ, że odpowiedź na krytykę prasową, niezgodna z prawdą jest niedopuszczalna i szkodliwa. Sądzimy, że tym razem ZW zajmie bardziej szczere stanowisko w poruszonych sprawach.

Dziesięciolecie lotniczej pracy

Z perspektywy dziesięciu lat warto czasem spojrzeć „za siebie". Nie tylko dlatego, aby zobaczyć czego dokonało się w tym okresie, ale także dlatego, aby przypomnieć sobie i porównać jak tę samą drogę przechodzą teraz inni. Taką właśnie rozmowę — od spojrzenia „za siebie" — zacząłem z instruktorem szybowcowym z Lisich Kątów — Walentym Hardtem.

Lotnictwo i latanie spędzało mi sen z oczu jeszcze przed wojną — wspomina instruktor Hardt. — Ale wtedy nie miałem szczęścia, a raczej pieniędzy. Budowa modeli musiała zaspokoić moje lotnicze pragnienie.



Walenty Hardt

Toteż gdy tylko Pomorze zostało wyzwolone, entuzjaści lotnictwa ruszyli do czynu. Wśród nich był również Walenty Hardt. Kwalifikacje jego wówczas, podobnie jak i współtowarzyszy, były żadne... za sterem szybowca czy samolotu nie siedział nigdy. Ale to było nieistotne. Najważniejszy był zapał, z jakim przystąpili do dźwignięcia lotnictwa z ruin.

— Zaczęliśmy od zbierania rozrzuconego po terenie sprzętu — opowiada instruktor. — Główną bazą był Toruń. Naprawą i rozdziałem szybowców kierował tam inż. Wiktor Leja, a radziecki oficer uczył nas latać.

Takie to były początki. Ciężkie, lecz radosne. Mijały dni i miesiące... Sport lotniczy przybierał coraz bardziej realne kształty. Zaczęto otwierać szkoły. Pierwszy kurs instruktorski w Goleszowie był solidnym „zastrzykiem" dla instr. Hardta. Od tej chwili rozpoczął on trudną i zaszczytną pracę wychowawcy młodych pilotów sportowych.

Przez dziesięć lat instruktor Hardt wyszkolił setki pilotów szybowcowych, spośród których wielu zdobyło już uprawnienia instruktorskie, inni natomiast latają na odrzutowcach. Ucząc młodych, podwyższa on jednocześnie swoje własne kwalifikacje pilotażowe. Zdobył w międzyczasie uprawnienia pilota samolotowego II klasy oraz Złotą Odznakę Szybowcową i dwa diamenty.

— Największą przyjemność — stwierdza na zakończenie instr. Hardt — sprawia mi obserwowanie postępów moich uczniów.

W jubileuszowym roku pracy życzymy intr. Hardtowi jak najwięcej tych przyjemnych momentów oraz pomyślnych wiatrów na wykonanie pięćsetki, a tym samym — uzyskanie trzeciego diamentu.

(S)

SZEFOSTWO NAD AEROKLUBEM...

Poznańskim. Uchwałą kolektywu z dnia 13.4. br. Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego nr 3 w Poznaniu postanowiły uczcić Święto 1 Maja przez objęcie szefostwa nad Aeroklubem Poznańskim z dniem 1 maja 1955 r.

Przedstawiciele Zakładów nr 3 w osobach: Tadeusz Szymański, inż. Władysław Jüngst, Leon Jeran, Stanisław Kozik i z Aeroklubu Poznańskiego: Janusz Łukaszewicz, Aleksander Szafrański, Stanisław Zajączkowski, inż. Stanisław Pawlicki uzgodnili formy szefostwa ZSLS-3 nad aeroklubem. Dotyczyć ono będzie:

1) pomocy technicznej i umożliwienia Aeroklubowi Poznańskiemu korzystania z narzędzi i maszyn Zakładów nr 3,
2) pogłębiania teoretycznej wiedzy fachowej personelu technicznego Aeroklubu Poznańskiego,
3) przeszkolenia jednego z pracowników Aeroklubu w zakresie sprawdzania przyrządów pokładowych.

Zakład nr 3 wyraził przekonanie, że objęcie szefostwa nad Aeroklubem Poznańskim przyczyni się w dużym stopniu do wykonania planów wyszkoleniowych, wobec czego zwraca się z apelem do bratnich Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego o objęcie szefostwa nad istniejącymi na ich terenie Aeroklubami Ligi Przyjaciół Żołnierza.

Tadeusz Szymański
Poznań

Bydgoskim. W dniu 26 kwietnia 1955 r. Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Bydgoszczy, największe Zakłady tego typu w Polsce, objęły szefostwo nad Aeroklubem Bydgoskim.

W treści uchwały Zakłady Naprawcze zobowiązały się:

1) otoczyć troską pracę Aeroklubu; kierować na szkolenie lotnicze najlepszych aktywistów i być współodpowiedzialnymi za dobór kandydatów i realizację planów wyszkolenia,
2) umożliwić szkolenie teoretyczne w Zakładzie,
3) Kierować całokształtem pracy Aeroklubu poprzez swych przedstawicieli wchodzących w skład Rady Aeroklubu,
4) ożywić pracę kulturalno-oświatową w Aeroklubie przez udział zespołu artystycznego i muzycznego zakładu,
5) Organizacja Partyjna będzie służyła swym kierownictwem politycznym w pracy klubu, a cała załoga otoczy go troskliwą opieką i wszechstronną pomocą.

Nad realizacją uchwały będzie czuwał Zarząd Koła ZMP, Dyrekcja i Aeroklub.

W czasie uroczystości przemawiali przedstawiciele obydwóch zainteresowanych zakładów. Delegacja Aeroklubu wręczyła ZNTK Proporzec Aeroklubu, a Prezes Aeroklubu otrzymał od przedstawicieli ZNTK piękny upominek z emblematami kolejowymi i lotniczymi.

Na zakończenie wystąpiła w części artystycznej orkiestra oraz zespół baletowy Zakładów i Aeroklubu.

Franciszek Gołata
Bydgoszcz

Delegacja Aeroklubu Bydgoskiego wręcza przedstawicielom ZNTK proporzec.



RECENZJE

Paweł Elsztein: „SP-AGB LECI Z POMOCĄ". Wydawnictwo MON, Warszawa 1954. Wydanie I. Stron 68. Cena zł 1,90.

Nie było to dziełem przypadku, że o broszurce Pawła Elszteina pt. „SP-AGB leci z pomocą". Jarosław Iwaszkiewicz napisał w „Życiu Warszawy" wiele ciepłych słów, podkreślając, że choć jest bezpretensjonalna w formie, lecz humanistyczna w treści. Paweł Elsztein, autor wielu broszur i publikacji, a przede wszystkim artykułów z dziedziny małego lotnictwa, dał się poznać jako dobry dziennikarz i publicysta oraz propagator modelarstwa lotniczego. Jako dawny modelarz wyrobił w sobie wielką zaletę: dokładność i sumienność w pracy. Ta cecha przeniosła się z modelarstwa na opracowania autorskie i publicystyczne. Obszerny widnokrąg patrzenia na sprawy i ludzi powietrza, styczność zawodowa ze sprawami lotnictwa sportowego, jak również pewnego rodzaju żyłka kolekcjonerska pozwoliły mu zebrać materiał do wspomnianej bezpretensjonalnej, ale niewątpliwie pożytecznej broszurki o lotnictwie sportowym.

„SP-AGB leci z pomocą" — to zbiór dokumentów i uwag o możliwościach zastosowania samolotów sportowych dla gospodarki narodowej. To wskazanie nowych form wychowywania naszego lotnika sportowego, który uprawiając sport nie lata bez celu, lecz z pożytkiem. To wskazanie nowych form urabiania świadomości politycznej pilotów sportowych. Zasadniczy zamysł autora został zrealizowany. Przeciętny czytelnik dowiaduje się z broszurki na szeregu przykładach o pokojowym zastosowaniu lotnictwa w Polsce Ludowej.

Gdyby chodziło jedynie o zapropagowanie broszurki Pawła Elszteina, należałoby ograniczyć uwagi do powyższych. Jednak to nie wydaje się wystarczające. Recenzje mają na celu nie tylko propagandę czy nawet reklamę książki. Recenzja ma także wskazać błędy czy niedociągnięcia popełnione przez autora, aby mu tą krytyką pomóc w dalszej pracy.

Adolf Rudnicki w swoich „Niebieskich kartkach" drukowanych w tygodniku „Świat" napisał kiedyś, że krytyka jest dla autora nożem w serce. Może rzeczywiście bezpośrednie doznania autora krytykowanego są czasem bolesne, tym niemniej nie wolno ich autorowi traktować jako zamach na jego autorskie życie. Autor powinien traktować krytykę jako życzliwą wskazówkę, zaś krytyk nie powinien czatować czy dybać na autora. Krytyk powinien starać się być prawdziwym przyjacielem autora. Wówczas nawet gorzkie słowa prawdy staną się jedynie przyjacielską radą i pomocą dla krytykowanego.

Mógłby ktoś zapytać: po co te zastrzeżenia? Pewnie krytykujący chce osłodzić autorowi gorzkie pigułki, jakie zrobił z wyłapanych w broszurce błędów. Tak. Słusznie pomyśli ten ktoś, czytając powyższe zastrzeżenia, a przede wszystkim autor.

Broszurkę Pawła Elszteina zaliczyć należy do rodzaju „agitek". I chociaż nie jest ona traktowana może jako pozycja tak zwana „poważna", to jednak ze względu na swoją formę powinna spełnić poważną rolę: informować bezbłędnie i obszernie. Tymczasem w broszurce jest wiele błędów i niedociągnięć.

Już w pierwszym rozdziale autor popełnia gafę wkładając w usta swego bohatera stwierdzenie, że... „gdybym miał wtedy „pajpra", a nie „pociaka", musiałbym lądować prawdopodobnie na Marszałkowskiej". Stwierdzenie to ma świadczyć o niskiej wartości „pajpra" pod względem pilotażowym. Wiemy jednak skądinąd, że te samoloty pilotażowo są dobre, a nawet bardzo dobre. To co autor powiedział o „pajprze" — to za wielka przesada w lekceważeniu produkcji zachodniej. Obniżanie wartości produkcji amerykańskiej tanim frazesem bez bliższego wyjaśnienia jest może gorsze aniżeli apoteozowanie.

W innym miejscu („Bombardowanie pod Zakroczymiem") autor nie wykorzystał dostatecznie możliwości wykazania, jak celne było bombardowanie zatoru lodowego na Wiśle, wykonane z lotu nurkowego za pomocą samolotów „Po-2". A przecież to był majstersztyk nielada. Potężny wał lodowy w stosunkowo małej odległości od zamieszkałej miejscowości rozbito celnymi zrzutami bomb kruszących, nie czyniąc szkody mieszkańcom. Gdyby nie celność bombardowania, kto wie czy nie wyleciałby w powietrze jakiś dom.

W rozdziale „SP-AGB leci z pomocą", od którego broszurka otrzymała tytuł, poza nierealną sytuacją z lądowaniem w nocy o metr od ogniska, istnieje zasadnicza niezgodność między rysunkiem samolotu sanitarnego, a samolotem opisywanym w tekście. Szybkość 180 km/h jest nieosiągalna dla „Po-2". Czegoś tu brakuje: albo autor miał na myśli inny typ samolotu, ale zapomniał go wymienić (np. „Jak-18") albo redaktor nie zastanowił się nad możliwością kojarzenia przez czytelnika tych dwóch faktów, że samolot „Po-2" nie rozwija szybkości podróżnej 180 km/h.

Kardynalnym niedociągnięciem ze strony autora jest niewyczerpująca informacja. Kiedy wreszcie nadarza się okazja do poinformowania czytelnika o tym, jak dokonuje się pomiarów meteorologicznych na trasie przyszłych rejsów komunikacyjnych, autor z lekkim sercem pobieżnie przeskakuje po tym temacie, nie zaspokoiwszy ciekawości czytelnika. No, a jeśli chodzi o kłucie w uszach na dużej wysokości wywołane znacznym rozrzedzeniem powietrza, to ani autor, ani (tym gorzej) redaktor nie sformułowali zdania w taki sposób, żeby niedwuznacznie ta sprawa była jasna.

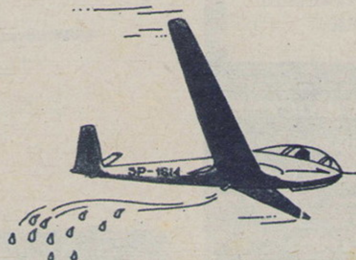
W rozdziale pt. „Skrzydła pokoju" — cz. VII, gdy mowa o siewie lasów z powietrza za pomocą samolotów, autor popełnia znowu kardynalny błąd, mówiąc: „W ten sposób dostawcy budulca mogą dokonywać wyrębów na wielkich obszarach, nie troszcząc się o pozostawienie oddzielnych drzew — tak zwanych nasienników... Siew powietrzny z samolotu daje pełną gwarancję(?!), że na miejscu wyrąbanego lasu wyrosną znów potężne sosny i świerki". Za siedemdziesiąt lat — co najmniej — trzeba by dodać dla jasności.

Oprócz wymienionych „grubszych" potknięć i błędów autora warto dla pełniejszego obrazu wydobyć drobniejsze. Tak na przykład w roku 1945 w czasie działań wojennych hitlerowcy zatopili wielkie obszary Żuław w celu odcięcia drogi Armii Radzieckiej do swych umocnień. Na trasie Olsztyn—Gdańsk te zalane tereny znajdują się tuż przed Gdańskiem, a nie odwrotnie, jak to autor napisał. Dalej: raz mamy do czynienia z Ligą Lotniczą, raz z LPŻ. Warto by to jakoś usytuować w czasie. Ogólnikowe stwierdzenie, że członkami aeroklubów są pracownicy okolicznych PGR i POM, jest czczym frazesem bez pokrycia i podrywa ogromnie zaufanie czytelnika do autora. Na takie okoliczności trzeba koniecznie cytować nazwiska i miejscowości. Zaś napisanie nazwy państwa, z którym łączy nas przyjaźń i wspólnota idei w brzmieniu niepełnym, zaliczyć chyba należy również do błędów niedopatrzonych przez redaktora. Nazwa ta bowiem brzmi: Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna, a nie Koreańska Republika Ludowa, jak to wydrukowano w broszurze.

Jak wynika z zestawionych tu błędów i niedociągnięć broszurka powyższa, choć pomyślana dobrze, choć stanowi przyjemne i wartościowe zestawienie przykładów pokojowego zastosowania lotnictwa — opracowana została bezkrytycznie; wskutek tego wkradły się do niej błędy i niedociągnięcia znacznie obniżając jej wartość. Jest to prawdopodobnie wynikiem nie tylko małego przywiązywania wagi do szczegółów przez autora, lecz przede wszystkim zlekceważenia konsultacji fachowej przez Wydawcę. Okazuje się, że bez względu na objętość dzieła, czy jest ono kilkusetstronicową pracą, czy jak w tym przypadku liczącą niecałe 70 stron druku, bez względu na to czy jest to rzecz fachowa, czy też tak zwana „mała forma" — strona merytoryczna zawsze jest jednakowo ważna.

Czytelnik zasadniczo chętnie daje posłuch temu co autor pisze, byleby to było zgodne z życiem, byleby to było prawdą. Czytelnika nie wolno okłamywać ani brać na lep chwytów demagogicznych, albowiem straciwszy jego zaufanie możemy zamiast pożytku uczynić wiele szkód. A przecież wystarczyło napisać prawdę, bez „przeginania". Życie tego nie lubi.

ANTONI MAŃKOWSKI



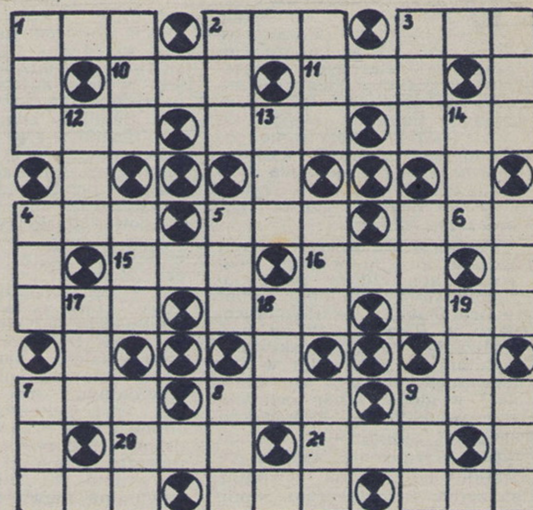


— Popatrz, popatrz, jaki to brzydal!...
Rys. A. Mroczek

W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH...

Redaguje:
mgr H. DĄBROWSKI

WIROKRZYŻÓWKA



Wirowo: 1) część silnika czterosuwowego, 2) część wałka rozrządczego służąca do otwierania zaworów, 3) szybkie chemiczne łączenie się paliwa z tlenem przy równoczesnym wydzielaniu ciepła, 4) typ czterosilnikowego samolotu transportowego produkcji francuskiej, 5) substancja posiadająca bardzo wysokie cechy antydetonacyjne, używana razem z heptanem jako paliwo wzorcowe w silnikach, 6) część karabinu, 7) inaczej rozrusznik, 8) wynalazca odgromnika, 9) francuski szturmowy samolot odrzutowy z usterzeniem typu motylkowego lub tytuł naukowy.

Poziomo: 10) zbiornik na benzynę, 11) spójnik, 15) odmiana księżyca — wspak, 16) zaimek osobowy, 20) rzeka w Niemczech, 21) największy na świecie model latający z napędem gumowym, konstrukcji Włocha Matteo.

Pionowo: 12) prąd morski, 13) wada wzroku uniemożliwiająca wstąpienie do lotnictwa, 14) przeczenie, 17) ćwiek metalowy, 18) część bieżni lub pierwiastek chemiczny, 19) lewy dopływ Wisły na Pomorzu.

Żenon Szymański
Warszawa

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z NUMERU 12

Poziomo: rek, kos, Żak, ibis, lato, Niestoj, Alina, sport, Ukraina, doki, gram, GAD, lob, ABC; **pionowo:** LAR wspak, klin, Gauss ,kraj, SPO, silniki, looping, WLM, erg, Kanya, Baku wspak, arka, dal, moc.

Nagrody otrzymują: 1) **Jerzy Borowski** z jedn. wojsk., 2) **Jan Pawełczyk** — Łódź, 3) **Bogdan Tyzner** — Koszalin.

POCZTA LOTNICZA

Najbardziej interesującym zagadnieniem, zajmującym naszych najmłodszych czytelników, jest szkolenie lotnicze. Jakkolwiek na temat ten piszemy niemal w każdym numerze „Skrzydlatet", listy w tej sprawie napływają nieustannie. Treść listów kol. kol. **Michała Marcichowskiego** z Chmielowa (1232), **Edwarda Wiczkowskiego** ze Słotwiny (1230), **Stanisława Radykierta** z Cwalin Dużych (1212), **Józefa Morończyka** ze Skidzinia (1210), **Jana Żmudy-Trzebiatowskiego** z Borowego Młyna (1193), **Mariana Tabaki** z Bakuły (1105), **Jana Karpacza** z Darża (1162), **Henryka Rudeka** z Racioorza (1117), **Józefa Szatkowskiego** z Żukówka (1165), **Mirosława Łażowskiego** z Ornety (1190), **Tadeusza Gołajdy** z Dąbrówki (1253) i **Stanisława Krawca** z Dąbrówki (1252) — pozwala przypuszczać, że należą oni do grupy nowych czytelników naszego pisma i prawdopodobnie dlatego nie orientują się co trzeba zrobić, aby być przyjętym na szkolenie lotnicze. Wszyscy bowiem proszą redakcję o adresy szkół lotniczych.

Przede wszystkim należy wyjaśnić, że adresy szkół lotniczych są Wam w ogóle niepotrzebne. Akcję przyjęć na to szkolenie prowadzą przez cały rok bez przerwy Zarządy Miejskie, Powiatowe i Wojewódzkie Ligi Przyjaciół Żołnierza i za ich pośrednictwem należy załatwiać wszelkie formalności, związane ze szkoleniem lotniczym. Wymienione Zarządy obowiązane są również do udzielania wyczerpujących wyjaśnień i informacji zainteresowanym i — tam Was odsyłamy.

Kol. kol. **Henryk Głód** z Pińczowa (1167), **Zbigniew Sokołowski** z Malborka (1259), **Tadeusz Gryga** z Zawadzkich (1159) i **Wiesław Domagalski** ze Skały k/Ojcowa (1160). Do Oficerskich Szkół Lotniczych przyjmowani są kandydaci w wieku od 18 do 24 lat. Jesteście więc jeszcze za młodzi. Jeżeli interesują Was szczegółowe warunki przyjęć do OSL, radzimy zajrzeć do nr. 17 „Skrzydlatej Polski" z dnia 24 kwietnia br.

Kol. **Tadeusz Parzyszek** z Rudna (1267). Odpowiedź na Wasze pytanie możecie uzyskać jedynie w Zarządzie Wojewódzkim LPŻ, gdzie złożyliście podanie. Szkolenie szybowcowe w szkołach LPŻ jest już rozpoczęte. O tym, na który turnus zostaniecie skierowani, decyduje Zarząd Wojewódzki LPŻ.

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Kol. Alfred Kasprzyk (544) z Ostrowia Wlkp. Dane techniczne samolotu Fieseler Fi 156 „Storch" (Bocian) są następujące: rozpiętość — 14,3 m, długość — 9,9 m, powierzchnia nośna — 26 m², wydłużenie płata — 7,8, ciężar własny 860 kG, ciężar w locie — 1 240 kG, obciążenie powierzchni nośnej — 47,7 kG/m², obciążenie mocy — 5,2 kG/KM, prędkość maks. — 175 km/h, prędkość min. — 51 km/h, pułap — 5,2 km.

Samolot kanadyjski „Chipmunk" będzie opisany w kolumnie „Samoloty zagraniczne".

Na str. 40 książki Andrzeja Samka „Samoloty sportowe" przedstawiony jest francuski samolot Morane Saulnier MS-570. Jest to samolot turystyczny z silnikiem Renault 140 KM. Rozpiętość jego wynosi 10,5 m, ciężar — 945 kG, prędkość maks. — 260 km/h.

Artykuł o znakowaniu samolotów wojskowych różnych państw ukaże się na łamach „Skrzydlatej" w niedalekiej przyszłości.

inż. R. W.



Agata Ginejko z Jeleniej Góry. — Szkoda, że przed wyjazdem owego pilota z obozu falowego w Jeleniej Górze nie wymieniliście adresów. Trudno jest nam ustalić jego nazwisko, mimo iż piszesz, że jest średniego wzrostu, ma długie, gęste, ciemnoblond włosy i szare oczy. Rozmownych i wesołych jest także bardzo wielu, chociażby w myśl przysłowia: „każdy lotnik to zalotnik". Najwięcej jeszcze mówi wyjaśnienie, że to wrocławianin. Z uwagi jednak na brak znajomości spraw osobistych (może narzeczona, żona, dzieci) nie próbujemy ustalić jego nazwiska.

Jedno jest pewne, Agatko — jeśli Twój znajomy, z którym chciałabyś nawiązać kontakt dowie się o tym ze „Skrzydlatej", sam się do Ciebie zgłosi. Gdyby stało się jednak inaczej... postaraj się o nim zapomnieć!!!

Skrzydlata Polska



ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch". Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 17 maja 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego Zam. 2549/C B-6-5790

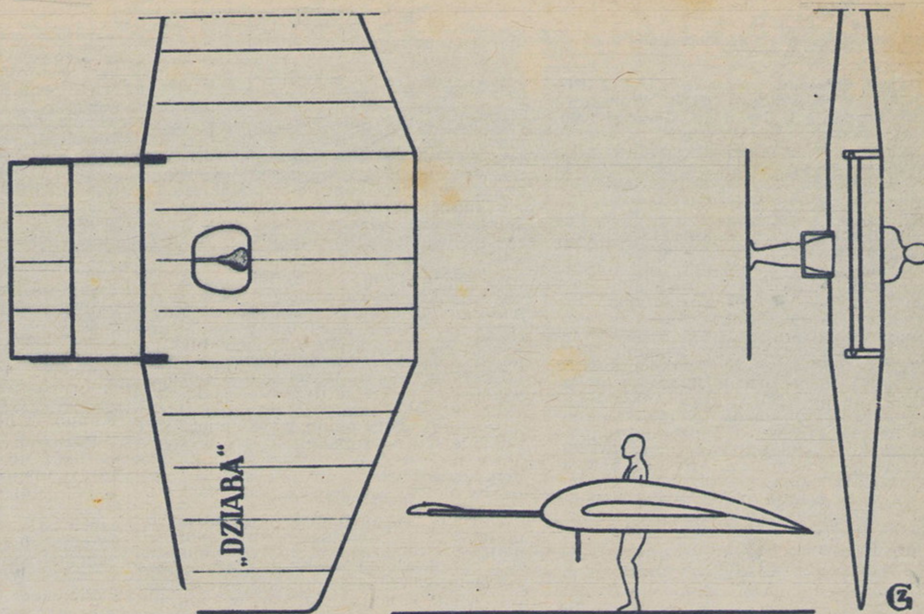
Samolot i szybowiec inż. Malinowskiego

W Pierwszym Konkursie Samolotów Bezsilnikowych brał udział bardzo ciekawy szybowiec typu „latające skrzydło". Nieprzeciętna pod względem założeń i konstrukcji maszyna nosiła nazwę „Dziaba". Sterowanie polegało na zmianie kształtu profilu całego skrzydła lub też zmianie profilu w lewej, albo w prawej części powierzchni nośnej.

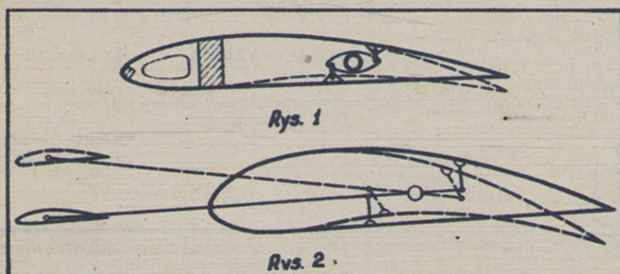
Pierwsze studia nad zmianą kształtu profilu w locie rozpoczął konstruktor po zapoznaniu się z wynikami badań laboratorium aerodynamicznego w Paryżu. Próby nad realizacją takiego skrzydła wykonał w 1916 roku w Petersburgu, starając się zmieniać wygięcie żeber pełnych, wzorowanych na konstrukcji skrzydeł „Caudrona" starego typu. Urządzenie wyginające znajdowało się na zewnątrz skrzydła i zwiększało opór szkodliwy. Konstruktor zarzucił więc ten sposób.

Nowe próby inż. Malinowski przeprowadzał w 1920 roku, w laboratoriach aerodynamicznych w Rzymie i Turynie. Ustalił wtedy, zastosowany później, typ konstrukcji żeber wraz z przyrządem wyginającym, umieszczonym wewnątrz profilu (rys. 1). Tę konstrukcję inż. Malinowski doprowadził do realnych wyników dopiero w 1921 roku w Szkole Pilotów w Bydgoszczy. Wykonał on wtedy odcinek skrzydła naturalnej wielkości, który poza dobrą wyginalnością dał również żądaną przy budowie płatowców wytrzymałość. Następnie wykonał całe skrzydło o profilu wyginalnym (pokazanym na rys. 1) i zamontował je na odpowiednio przerobionym kadłubie „Nieuporta XVII" (fotografia samolotu).

Pomimo, że skrzydło było wyginalne niewiele i tylko w środkowej swej części, otrzymany w samolocie stosunek prędkości maksymalnej do minimalnej był największy jaki w tym okresie osiągnięto na świecie. Próbne i popisowe loty wykonane w końcu sierpnia 1922 roku przez pilota Kossowskiego na tym płatowcu wykazały wartość praktyczną wynalazku, wyrażającą się przez krótszy start, lądowanie z małą prędkością i większy udźwig samolotu.



Szybowiec inż. Malinowskiego z r. 1923. Rysunek odtworzony przez Zdzisława Gryglickiego na podstawie fotografii i danych technicznych.





Samolot inż. Malinowskiego — zdjęcie archiwalne.

Myśl zbudowania szybowca „Dziaba" powstała, jak pisze konstruktor — „podczas długich godzin spędzonych z karabinem w ręku na posterunkach w okresie mego wojskowego przeszkolenia w Grudziądzu (1923 r.). Obserwowałem pilnie swych skrzydlatych rywali — wrony. Zimowe silne wiatry morskie pozwoliły mi uchwycić tajemnicę tak zwanego lotu dynamicznego: nad płaszczyzną pola unosił się ptak z rozpostartymi skrzydłami, uchylając się tylko przy podmuchach wiatru. Ten gratisowy silnik postanowiłem wyzyskać i tegoż dnia narzuciłem szkic szybowca, który — po ukończeniu wyszkolenia — wykonałem w Bydgoszczy. Pomysł polegał na tym, że przed nośnym wyginalnym skrzydłem umieściłem płaszczyznę-czujnik, wspartą na drążkach związanych z przyrządem wyginającym skrzydło. Czujnik wraz z drążkami przy każdym podmuchu wiatru uchylał się w stosunku do skrzydła i wyginał automatycznie jego profil, zwiększając jednocześnie kąt natarcia skrzydła" (rys. 2).

Konstrukcja szybowca była całkowicie drewniana, pokryta płótnem. Profil płata posiadał w centralnej części grubość 50 cm i mieścił w środku siedzenia pilota.

Wygląd szybowca „Dziaba" ilustruje rysunek. Jego dane przedstawiają się następująco: rozpiętość — 6,75 m, powierzchnia nośna — 15 m^2, ciężar własny 45 kG, obciążenie w locie — 7 kG/m^2.

Rozbicie się szybowca przed wzlotem w czasie Konkursu w Białce nie pozwoliło praktycznie potwierdzić przewidywań konstruktora.

Jest rzeczą znamienną, że paryski S.T.A-e zainteresował się w roku 1924 pracami inż. Malinowskiego i polecił fabryce Hanriota zastosować wynalazek naszego konstruktora. Przeprowadzone wówczas próby dały inż. Malinowskiemu impuls do nowego ulepszenia, polegającego na uproszczeniu systemu wyginania profilu.

W 1925 roku, dzięki prof. Witoszyńskiemu, jeszcze raz konstruktor miał możność stwierdzić w laboratorium aerodynamicznym Politechniki Warszawskiej, jak olbrzymi wpływ posiada wygięcie profilu na siłę nośną skrzydła.

Wyniki prac inż. Malinowskiego wyprzedziły znacznie wysiłki konstruktorów innych państw w owym okresie, mające na celu podniesienie nośności skrzydła. Konstruktor zrzekł się patentów polskich na swój wynalazek na rzecz polskiego lotnictwa, w piśmie adresowanym do ówczesnego Departamentu IV ZP z dnia dnia 7.XI.1925 roku. Jednak prace jego nie zostały wykorzystane.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

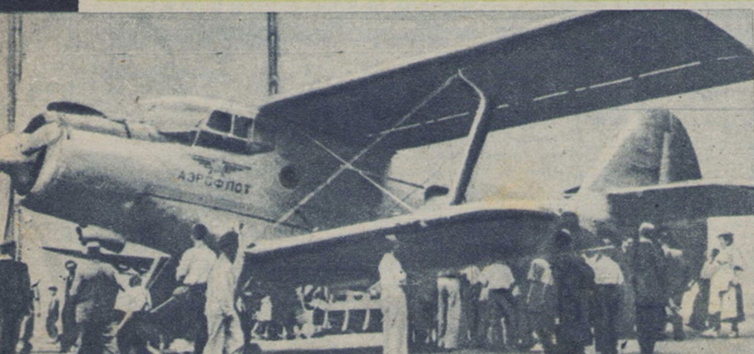
AN-2 „Kołchoźnik"

ZSRR

„Kołchoźnik" jest jednym z ostatnich osiągnięć znanego od przeszło 20 lat radzieckiego konstruktora O. K. Antonowa. Samolot oblatany w 1950 r. wykazał tak dobre własności i przydatność użytkową, że konstruktor w 1952 r. został wyróżniony Nagrodą Stalinowską. Maszyna, ta budowana w różnych wersjach, znajduje obecnie zastosowanie w komunikacji i transporcie w terenach wysokogórskich, w pracach rolniczych (stąd nazwa „Kołchoźnik"), w łączności z ekipami naukowymi w obszarach podbiegunowych, w ratownictwie oraz w szeregu innych dziedzin. Samolot AN-2 jest posiadaczem międzynarodowego rekordu wysokości lotu w swojej klasie — 11 248 m.

AN-2 jest całkowicie metalowym dwupłatem, konstrukcji klasycznej ze stałym podwoziem (wymiennym na narty lub pływaki). Załogę stanowi pilot i radionawigator. Znajdują się oni w kabinie posiadającej dzięki „balkonowej" konstrukcji dobrą widoczność na wszystkie strony. Kabina, umieszczona w kadłubie między płatami, mieści 8—12 pasażerów (lub 14 spadochroniarzy) albo odpowiedni ładunek. Samolot jest dostosowany do lotów w każdych warunkach atmosferycznych. Zespół napędowy stanowi silnik ASz-21 o mocy 760 KM (lub ASz-62 JR o mocy 1 000 KM.) oraz nastawne, czteroramienne śmigło o „szablowym" kształcie łopat.

Z. J.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:	
Rozpiętość	16,50 m
Długość	10,80 m
Ciężary:	
Cięż. całk.: ok.	5000 kG
Cięż. użytk.	1400 kG
Osiągi:	
Prędk. maks. na w. 2100 m	220 km/h
Prędk. podr.	146 km/h
Zasięg	1080 km
Pułap prakt.	8500 m
Wyb. na starcie	150 m

